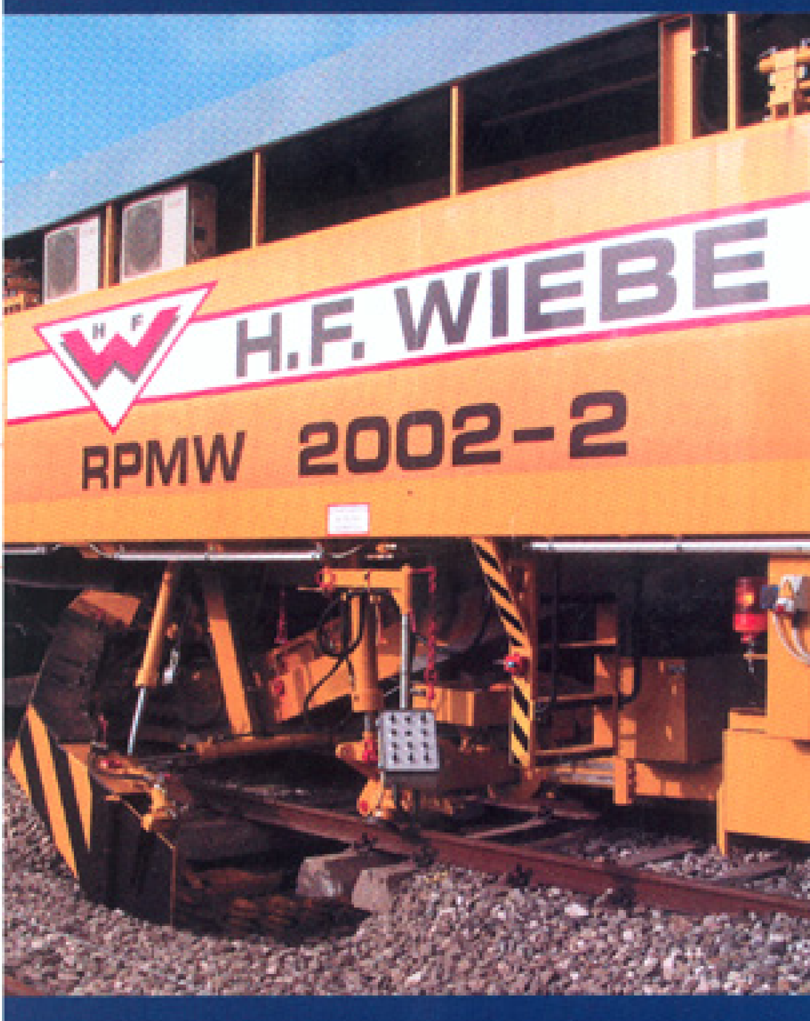


Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

INFORMATION 4·04

August/September · 32. Jahrgang



Beherrschbare Verkehre durch aktive Sicherheitssysteme

EU-Osterweiterung institutionalisiert den bestehenden Wettbewerb

Richtige Informationspolitik als tragende Säule beim Arbeitsschutz

Betonfertigteilbau:

Konstruktiver Ingenieurbau profitiert von präzisen Betonfertigteilen



Schwerste vorgefertigte Teile millimetergenau abgesetzt



Hoffnungsschimmer für die Bauwirtschaft in Sicht?

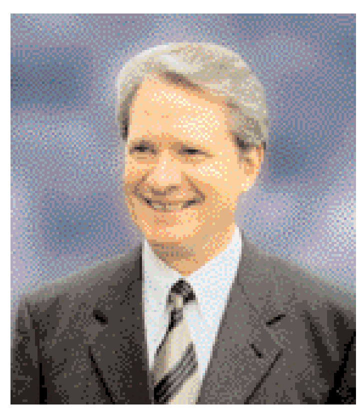


Praxis und Theorie sinnvoll und anschaulich verknüpft

www.vdbum.de

Angst ist ein schlechter Ratgeber und Resignation Ausdruck einer depressiven Grundstimmung

Obiger Leitspruch beschreibt in treffender Weise den allgemeinen Zustand in unserem Lande. Und so ist es nicht verwunderlich, dass unsere Medien reichlich Stoff für negative Berichterstattung geliefert bekommen und auf diese Weise die Bürger im Lande hochgradig verunsichern. Vergeblich versuchten bisher die unterschiedlichsten Gruppierungen unserer Gesellschaft Antworten zu finden, um aus dem nationalen Dilemma herauszukommen.



Manfred Wichert,
1. Vorsitzender des VDBUM

Politiker, Unternehmer, Gewerkschafter, Verbände, Intellektuelle und solche, die es gern sein wollen, liegen miteinander im Clinch und haben – aus welchen Gründen auch immer – ihre Unfähigkeit unter Beweis gestellt, die erforderlichen Reformvorhaben zielorientiert umzusetzen. Es mangelt nicht an vollmundigen Verlautbarungen, die große nationale Aufgabe angehen zu wollen. Vielen seien hierbei gut gemeinte Absichten unterstellt. Dennoch scheinen erfolgreiche Verhandlungsergebnisse den persönlichen Egoismen, Unzulänglichkeiten und oftmals auch der Borniertheit von Entscheidungsträgern immer wieder zum Opfer zu fallen. Besonders die Erklärungen von Politikern mit den darauf folgenden Dementis führen zur Verunsicherung und zum Verlust an Glaubwürdigkeit. Vergleichbar ist dieser Zustand mit den Verhältnissen an den Kapitalmärkten, wo eloquente Analysten Prognosen treffen, die dann oftmals von der Wirklichkeit in drastischer Weise korrigiert werden. Das führt z.B. auch an den Aktienmärkten zu hochgradiger Verunsicherung und Angst vor Kapitalverlust. Diese psychologische Komponente sitzt auch bei uns Bürgern tief in den Knochen und führt zwangsläufig zur Zurückhaltung im investiven und konsumptiven Bereich, verbunden mit dem damit einhergehenden Wachstumsstau.

Nun wäre es fatal, der Angstpsychose und der depressiven Grundstimmung in Deutschland das Wort zu reden. Schließlich haben wir im Laufe der Geschichte immer wieder bewiesen, aus Tief- und Schieflagen durch Leistungswillen, Entschlussfreudigkeit und die Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung herauszukommen. Vor dem Hintergrund einer sich abzeichnenden wirtschaftlichen Erholung – der Ifo-Index ist zur allgemeinen Überraschung stark gestiegen und die Reformdebatte beflügelt die Stimmung der Unternehmen – sollten nun alle Impuls gebenden Kräfte zur Herstellung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit mit Einsicht und Weitblick beitragen. Die Schaffung klarer Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt, die Neuordnung der sozialen Sicherungssysteme, die Vereinfachung der Steuergesetzgebung und die Neuausrichtung der Energie- und Bildungspolitik würden bei entsprechender Verdeutlichung dem Bürger gegenüber auch wieder Vertrauen und Zuversicht wecken.

Auf diesem Weg in eine bessere Zukunft bleibt der Mensch mit seinen geistigen Ressourcen Maß aller Dinge. Aus diesem Grunde müssen wir die schulische Bildung und die Fortbildung in den Betrieben und durch die Verbände verbessern. Lustlose und oft unqualifizierte Arbeitnehmer scheinen in den deutschen Unternehmen inzwischen zum Regelfall zu werden – so zumindest das Ergebnis der Meinungsforschung des Gallup-Institutes. Nur 12 % der Befragten sind demnach voll engagiert. Mangelnde Motivation und Qualifikation haben ihre Gründe. Oft genug sind die Führungskräfte maßgeblich dafür verantwortlich. Mit ein paar Wochenendseminaren, bei denen die Chefs Motivationstricks lernen sollen, ist es dann nicht getan. Durch Fortbildung und geeignete Führungspraktiken sollte den Mitarbeitern vermittelt werden, dass sie wichtig sind und zum Unternehmenserfolg beitragen.

An dieser Stelle müssen auch die Verbände an ihre Pflichten und Aufgaben erinnert werden. Verbandsflucht und Vereinsmüdigkeit zeugen davon, dass diese Institutionen in einer Identitätskrise stecken und sich zum Wohle der Mitglieder und damit zum Nutzen der Volkswirtschaft neu ausrichten müssen. Große Verbände wie der VDI haben erkannt, dass sie sich um die Bedürfnisse ihrer Beitragszahler, um die Bereitstellung von Wissen und um die Kontaktpflege zu kümmern haben. Mit Verlaub darf der Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. von sich behaupten, dass er im Rahmen seiner Dienstleistungsofferte – und hier besonders auf dem Gebiet der Wissensvermittlung und Weiterbildung – auf der Höhe der Zeit ist. ■



Titelthema

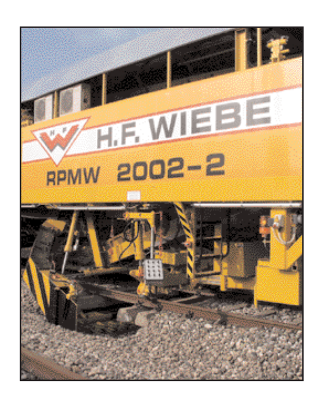
Moderne Maschinen für den Betonfertigteilbau

Höchste Maß- und Passgenauigkeit bei hervorragenden Oberflächenqualitäten sind wesentliche Pluspunkte, mit denen der Betonfertigteilbau aufwarten kann.



Die Vorfertigung von Bauelementen hat sich in den vergangenen Jahren in fast allen Bereichen des Bauwesens immer stärker durchgesetzt, darunter auch im konstruktiven Ingenieurbau. Schließlich garantiert die Herstellung im Werk unter Einsatz speziell entwickelter Baumaschinen eine Präzision, die so vor Ort kaum zu erreichen ist. Mit dieser Entwicklung verknüpft sind allerdings erweiterte Anforderungen an das Können der Transport- und Logistik-Spezialisten.

Titelfoto: **Größte Gleisbaumaschine der Welt**



Die bis zu 800 m lange RPMW 2002-2 wurde von der H.F. Wiebe GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit Plasser & Theurer entwickelt. Die Maschine dient der Planumsverbesserung und kann alle erforderlichen Arbeiten in einem Schritt durchführen. Die Wiebe Unternehmensgruppe ist mit über 30 Großmaschinen und 1.400 Mitarbeitern der europäische Marktführer im maschinengebundenen Gleisbau. Das Bild zeigt die Maschine beim Einsatz in Rumänien.

(Foto: Wiebe)

Beilagenhinweis: Dieser Ausgabe ist eine Information zum „Förderpreis 2005" der Steinbruch-Berufsgenossenschaft StBG, Langenhagen, beigelegt. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

Technik

Wirtschaft

Vorschriften & Verordnungen

VDBUM Spezial

Industrie aktuell

Magazin

Baumaschineneinsatz bei Betonfertigteil-Konstruktionen

Dipl.-Ing. Alfred Rieke

Die Bedeutung des Fertigteilbaus ist in den vergangenen Jahren im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus ständig gestiegen. Wesentlicher Grund hierfür ist der große Termindruck bei der Errichtung von Bauwerken. Moderne Maschinentechnik ermöglicht die Herstellung qualitativ hochwertiger Bauelemente mit größter Maß- und Passgenauigkeit und hervorragender Sichtqualität der Betonoberflächen.

Die werkseitige Mischung und Verarbeitung von Beton sichert höchste Festigkeitseigenschaften des Baustoffes in gleich bleibender Qualität. Auch die Herstellung der Bewehrungskörbe im Werk unter Einsatz hoch entwickelter Schneid- und Biegeautomaten gewährleistet eine Lagegenauigkeit der Bewehrung, die auf der Baustelle so nicht erreichbar ist. Und schließlich ermöglicht die Fertigteilbauweise, dass Bauten in kürzester Zeit errichtet werden können.

Dies alles ist natürlich nur durch den Einsatz eines modernen Maschinenparks in allen Phasen der Bauwerkserstellung möglich. Ein treffendes Beispiel dafür liefert die neue Multifunktionsarena Düsseldorf.

Dafür mussten 5.000 konstruktive Fertigteile mit einem Gesamtgewicht von ca. 48.000 t und zusätzlich 3.000 Blockstufenelemente hergestellt, termin- und bauablaufgerecht geliefert und montiert werden. Die Entfernung vom Fertigteilwerk im emsländischen Spelle bis nach Düsseldorf beträgt vergleichsweise moderate 200 km. Baustellen mit Entfernungen bis zu 500 km sind durchaus keine Seltenheit. Die schwersten Bauteile für die Düsseldorfer Arena hatten ein Gewicht von 68 t, die längsten Fertigteilstützen Abmessungen von bis zu 38 m.

Für die Montage waren nur ca. zehn Monate Bauzeit kalkuliert. Ausgefeilte, weitgehend im eigenen Haus entwickelte Logistik-Software stellt sicher, dass das richtige Fertigteil zum richtigen Zeitpunkt an die Baustelle ausgeliefert wird.



Blick in die Stahlverarbeitungshalle.

Spezielle Technik für optimale Qualität

Im Werk sorgt eine eigens entwickelte Betonmischanlage dafür, dass ca. 1.000 t Beton täglich hergestellt werden können. Mit elektrisch betriebenen Betontransportfahrzeugen „Marke Eigenbau" wird der Beton zu den entsprechenden Produktionstischen gefahren, wo vorab bereits die Schalung aufgebaut wurde. Die Silos für die Zuschlagstoffe haben eine Lagerkapazität von ca. 4.000 t. Für die Beschickung der Mischer aus den Silos gemäß genau definierter Betonrezeptur sorgt ein vollautomatisch gesteuertes Förderbandsystem. Riesige Kies- und Sandhalden auf den Freiflächen neben den Produktionshallen lassen auch den Laien erahnen, wie groß die Materialmengen sind, die hier zu Fertigteilen verarbeitet werden. Unablässig fahren Lkw auf das Werksgelände und liefern vor allem Zuschlagstoffe und Betonstahl. Seit einigen Jahren werden die Zuschlagstoffe Sand und Kies auch per Bahn angeliefert. Dabei können mit einer Zugladung ca. 6.000 t Zuschlagstoffe nach Spelle transportiert werden. Eine eigens auf die spezielle Entladetechnik der Waggons zugeschnittene Umschlagstation gewährleistet die zügige Entladung jeder ca. 50 Waggons umfassenden Anlieferung.

In der Stahlverarbeitungshalle werden Bewehrungskörbe für die verschiedensten Bauteile zusammengeknotet, nachdem die Bewehrungsstäbe vorab an ▶



Fertigteile werden mit Hilfe von Brückenlaufkranen zu den Außenlagerflächen transportiert.

diversen Biegeautomaten in die entsprechende Form gebracht wurden. Die jeweils erforderlichen Biegedaten liefert online das CAD-System, mit dem in der Konstruktionsabteilung alle Übersichtszeichnungen sowie Schal- und Bewehrungspläne erstellt werden.
Schneidautomaten sorgen für das millimetergenaue Ablängen der Bewehrungsstäbe, und ein Mattenschweißgerät ermöglicht die Herstellung individueller Mattenbewehrungen.
Mit Hilfe von Seitenstaplern und selbst entwickelten Bewehrungskorbtransportwagen werden die fertigen Körbe zum Produktionsplatz in die benachbarte Halle transportiert.
Das Rattern der Rütteltische beherrscht die Atmosphäre in der Produktionshalle. Hier fügt sich alles zusammen. An den Produktionsplätzen sind die Schalungen vorbereitet. Alle erforderlichen Einbauteile sind in ihrer Lage in der Schalung fixiert. Nach Einlegen des Bewehrungskorbes in die Schalung kann der Beton fließen und muss mit entsprechenden Rüttelgeräten verdichtet werden.

Innerbetrieblicher Transport

Ist die erforderliche Anfangsfestigkeit erreicht, werden die Fertigteile ausgeschalt und können mit Hilfe von insgesamt 90 zur Verfügung stehenden Brückenlaufkranen von 5 bis 32 t Tragkraft zu den Außenlagerflächen transportiert werden. Der größte Teil der Hallen und der Außenlagerflächen ist durch die Kranbahnen abgedeckt. Durch Zusammenschalten mehrerer Laufkrane können Fertigteile von bis zu 80 t bewegt werden. Zusätzlich stehen 15 Schwerlast-Transportwagen mit einer maximalen Nutzlast von je ca. 60 t sowie



Neben dem Transport per Lkw werden auch immer öfter Schienenwege genutzt.



Millimetergenaues Einschwenken und Absetzen der Bauteile über Anweisung per Funk.
(Fotos: Rekers Betonwerk)

zwei Großstapler mit 16 bzw. 20 t Ladegewicht sowie verschiedene Kleinstapler zur Verfügung.

Zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle

Transportiert werden die Bauteile zum größten Teil per Lkw – oft auch als genehmigungspflichtiger Sondertransport. Wo immer möglich, spielt aber auch der Transport auf dem Schienenweg eine wachsende Rolle.
Generell gilt es beim Transport der Fertigteile vielfältige Probleme zu lösen. Beispielsweise war beim liegenden Transport der 38 m langen, sehr schlanken Stützen zur Düsseldorfer Arena eventuellen Durchbiegungen und Rissbildungen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
Zum schadlosen Aufrichten dieser Stützen aus der Horizontalen in die Vertikale auf der Baustelle kamen zwei Montagekrane zum Einsatz.

Schwerste Teile passgenau

Überwiegend wurde in Düsseldorf mit drei Kolonnen montiert. Zum Einsatz kamen dabei ein 300-t-Raupen-Gittermastkran, ein 250-t-Rad-Gittermastkran, ein 150-t-Rad-Gittermastkran sowie ein Telekran bis 400 t. Die maximale Kranauslage betrug 36 m. Für das millimetergenaue Einschwenken und Absetzen der Bauteile durch den Kranführer sorgte der Monteur in der Regel über Anweisungen per Funk. So ist reibungsloses Arbeiten garantiert, selbst wenn kein Sichtkontakt zwischen beiden besteht. Exakte Anweisungen und höchste Konzentration sind natürlich erforderlich, damit beim Manövrieren der tonnenschweren Teile alles glatt geht und vor allen Dingen niemand zu Schaden kommt.
Die Monteure haben auch sicherzustellen, dass die Baulager exakt platziert und die Bauteile lagegenau abgesetzt werden. Diese Aufgabe, ausgeführt in einer selbst fahrenden Teleskop-Arbeitsbühne, die in Höhen bis zu 40 m aus der Sicht Außenstehender erheblich hin und her schwankt, ist absolut nicht jedermanns Sache.

Fertigstellungstermin exakt eingehalten

Da die Standzeiten der Montagekrane einen nicht unwesentlichen Kostenfaktor darstellen, ist die termingerechte Lieferung der Betonteile von entscheidender Bedeutung. Auch die vorbereitenden Arbeiten wie das Erstellen von Ortbeton-Auflagerpunkten und Unterkonstruktionen sowie Montagehilfsvorrichtungen sind termingerecht sicherzustellen. Dies zu gewährleisten, ist Aufgabe des Montageleiters, damit auf der Baustelle alle Zahnräder ineinander greifen.Schließlich konnte der Betonfertigteilrohbau der Arena Düsseldorf, auch durch den sinnvollen Einsatz der genannten Baugeräte, im Dezember 2003 termingerecht übergeben werden.
Info: www.rekers-beton.de ■

Betonverdichtung im Fertigteilwerk: sparsam und lärmarm

Ein Vorreiter im Markt der Betonverarbeitung setzt erneut beispielhafte Zeichen: Im Ergebnis seiner aktuellen Entwicklungsarbeit wurde kürzlich ein lärmarmer Rütteltisch vorgestellt, der sich neben seiner technischen Leistung am Bedürfnis nach mehr Lärmschutz für den Bediener orientiert.

Der lärmarme Rütteltisch, made by Wacker, erlaubt die Vorfertigung von Betonteilen mit dem einfachen und kostengünstigen Rüttelbeton und eliminiert dabei gleichzeitig typische Nachteile konventioneller Fertigungsanlagen. Die Designziele des Herstellers orientierten sich an den Kundenbedürfnissen: gute Produktqualität der Betonteile, Zuverlässigkeit, einfache Handhabung, große Flexibilität, Wirtschaftlichkeit und geringe Lärmentwicklung.

Das neue Produktionsmittel wird konsequent in eine vibrierende und eine nichtvibrierende Baugruppe getrennt und verblüfft durch seine einfache Konstruktion.

Der vibrierende Teil (Tischplatte) besteht nur aus einer Stahlplatte, die mit Außenrüttlern bestückt ist. Dadurch wurde die Anzahl der vibrierenden Bauteile und mechanischen Verbindungen gegenüber einem konventionellen Rütteltisch ebenso reduziert wie die erforderliche Rüttelleistung.

Der nichtvibrierende Teil ist ein Betonsockel, auf den die Tischplatte aufgelegt wird. Für die schwingungstechnische Entkopplung der Baugruppen Tischplatte und Betonsockel sorgt eine Schaumstoffschicht als Trennlage. Wenn die Tischplatte auf den Betonsockel aufgelegt wird, verschwinden die Außenrüttler vollständig in den dafür vorgesehenen Vertiefungen des Sockels. So sind sie perfekt geschützt und können keinen Lärm an die Umgebung abgeben.

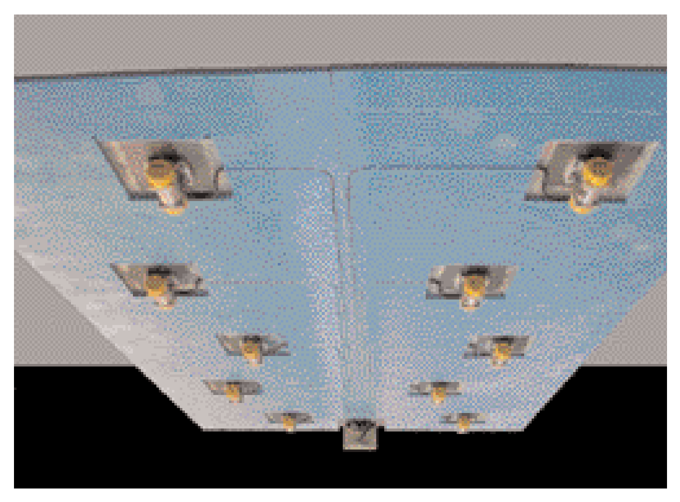
Entscheidende technische Vorteile

Die Qualität des Betonprodukts wird durch die Vibration auf der Tischoberfläche bestimmt. Die Vibration muss gleichmäßig auf der Oberfläche verteilt sein und das richtige Niveau haben. Computersimulationen stellen sicher, dass jede Tischgröße über die optimale Anzahl und Position der Außenrüttler verfügt.

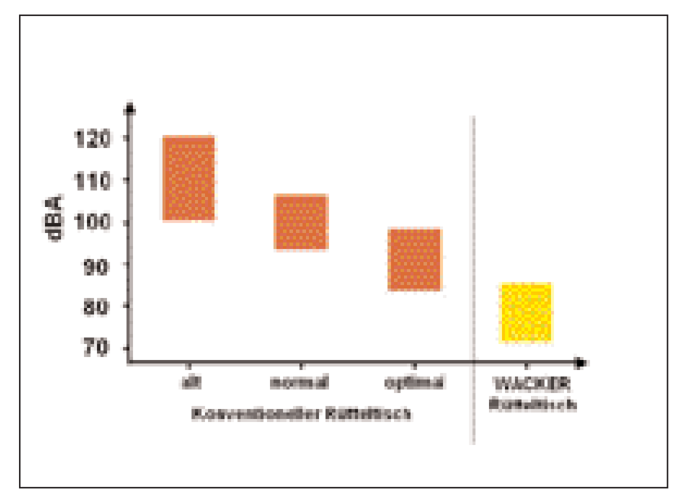
Beim lärmarmen Rütteltisch kommen konsequent nur Wacker-Geräte (Außenrüttler, Frequenzumrichter, Schalttechnik) zum Einsatz, die sich auf Baustellen und in Fertigteilwerken bereits seit Jahrzehnten bewähren. Außerdem wurde die Anzahl der mechanischen und elektrischen Verbindungen drastisch reduziert – gute Voraussetzungen für einen langen und störungsfreien Betrieb.

Die einfache Handhabung zeigt sich bereits beim Aufbau des Tisches, der in drei Schritten geschieht. Die Betonierung des Sockels ist nicht an besondere Anforderungen geknüpft und wird im Allgemeinen vom Kunden selbst erledigt. Die komplett montiert gelieferte Tischplatte wird anschließend auf den Betonsockel aufgelegt. Danach ist nur noch ein Wacker-Standard-Frequenzumformer an die zentrale elektrische Anschlusskupplung anzuschließen. Damit ist der lärmarme Rütteltisch bereits fertig aufgebaut und für die Produktion bereit.

Wegen seines einfachen Aufbaus braucht der lärmarme Rütteltisch ▶



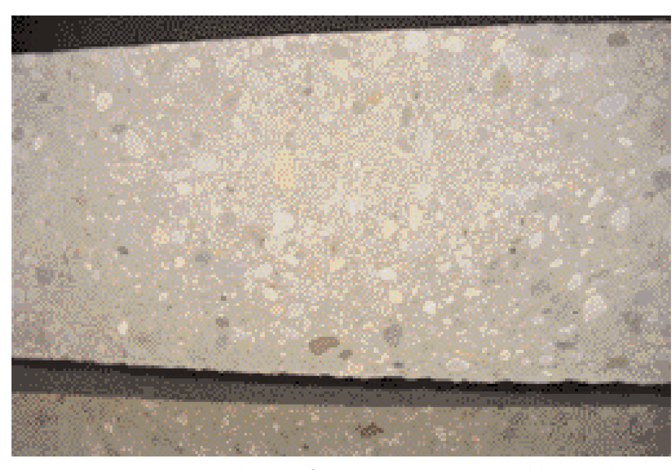
Unterseite des geräuscharmen Rütteltisches.



Vergleich der Geräuschentwicklung von Rütteltischen.



Die gleichmäßige Verteilung der Vibration führt zur gleichmäßigen Verdichtung des Betons, das Geräuschniveau lag hier bei ca. 75 dBA.



Gute Verdichtung und gleichmäßige Verteilung des Grobkorns über die gesamte Bauteilhöhe.

keine langen Vorlaufzeiten für Konstruktion, Fertigung, Transport und Montage. Die Anforderungen an die Infrastruktur des Aufstellungsortes sind gering. Es reicht quasi ein Stromanschluss für den Frequenzumformer. Bauliche Maßnahmen sind normalerweise nicht erforderlich.

In vielen Fällen kann der Kunde auch bereits existierende, stationäre oder mobile Frequenzumformer für den lärmarmen Rütteltisch verwenden. Der lärmarme Rütteltisch ist elektrisch kompatibel zu einer Vielzahl anderer Wacker-Geräte, wie Innen- und Außenvibratoren. So können entweder Zusatzinvestitionen vermieden, oder der neue Frequenzumformer kann im gesamten Werk flexibel eingesetzt werden.

Der lärmarme Rütteltisch lässt sich bei Bedarf auch ohne großen Aufwand an einer anderen Stelle im Werk einsetzen. Selbst eine Platz sparende, senkrechte Lagerung der Tischplatte ist möglich.

Strenge Maßstäbe bei Aufwand und Nutzen

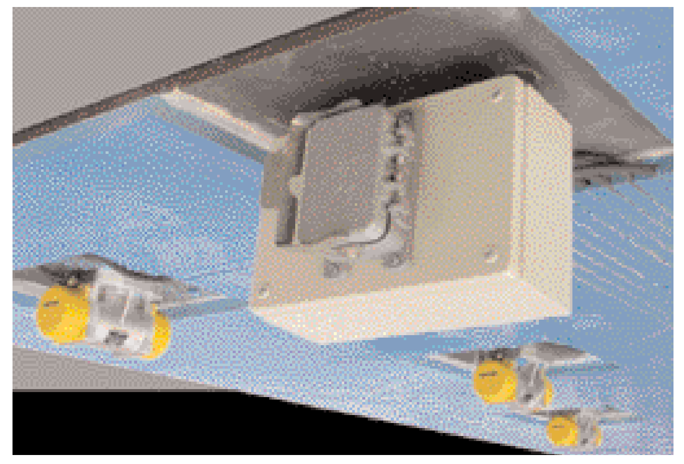
Die Wirtschaftlichkeit eines Produktes muss sich gesamtheitlich beweisen – bei der Planung, der Anschaffung sowie bei der Montage.

Mit dem lärmarmen Rütteltisch setzt Wacker dafür neue Maßstäbe. Die Gerätetechnik ist auf ein absolutes Minimum reduziert. Der Frequenzumformer kann vielfältig genutzt, oder ein vorhandener Frequenzumformer verwendet werden. In der Regel sind keine wesentlichen baulichen Maßnahmen bzw. Installations- und Montagearbeiten vor Ort erforderlich.

Damit verliert der Rütteltisch in jeder Hinsicht den Charakter einer „großen Anschaffung" und gewinnt den eines flexibel einsetzbaren Gerätes.

Tischplatte und Vibrationstechnik sind optimal aufeinander abgestimmt. Das ist die Voraussetzung für eine gleichbleibend gute Qualität der Betonteile. Das Geräuschniveau wurde gegenüber bekannten Lösungen drastisch reduziert. Lärmspezifische Probleme können so nachhaltig entschärft werden, ohne die vielen Stärken von Rüttelbeton aufzugeben. Die Bedienung des Tisches ist wie bei allen Wacker-Geräten einfach und prozesssicher. Bedienelemente und optionale Fernbedienung sind einsatzgerecht und robust.

Beim Betrieb des lärmarmen Rütteltischs sind alle mechanischen und elektrischen Komponenten im Betonsockel unter der Tischplatte eingeschlossen und damit sicher geschützt. Dass alle mechanischen und elektrischen Komponenten be-



Der Tisch ist mechanisch und elektrisch vormontiert: Die Leitungen sind innerhalb der Schaumstoffschicht verlegt.



Die Außenrüttler verschwinden beim Auflegen des Tisches in den Vertiefungen des Betonsockels. (Abbildung und Fotos: Wacker)

währte Wacker-Entwicklungen sind, wurde bereits erwähnt. Damit sind die Voraussetzungen für einen langen und störungsfreien Betrieb optimal.
Die Zugänglichkeit aller Komponenten ist sehr gut. Durch einfaches Abheben der Tischplatte sind alle Bestandteile erreichbar. Der Abbau des Tischs geschieht umgekehrt wie der Aufbau. Die Tischplatte wird einfach abgehoben und kann in einem Stück transportiert, gelagert oder anderswo eingesetzt werden.

Fazit

Innovation setzt der Anbieter mit kontinuierlicher Verbesserung des Kundennutzens gleich. Beim lärmarmen Rütteltisch wurde der vermeintliche Zielkonflikt zwischen preiswertem Beton und der Vermeidung von Verdichtungslärm erfolgreich aufgelöst. Der lärmarme Rütteltisch setzt damit nicht nur neue Maßstäbe in Punkto Lärm, sondern reduziert gleichzeitig den Gesamtaufwand für die Betonverdichtung.
Info: www.wackergroup.com ■

Richtigstellung

Auch eine Null kann es „in sich haben" – wenn sie fehlt

Leser der VDBUM INFORMATION werden bereits beim Lesen der Seite 47 in der vergangenen Ausgabe stutzig geworden sein, denn natürlich stellt Kaeser, einer der Marktführer der Drucklufttechnik, nicht nur 3.000 sondern 30.000 Sigma-Schraubenblöcke der Größe 0 bis 5 m³/h pro Jahr her. (Die Redaktion) ■

Fertigteileinsatz beim Bau des Emssperrwerkes

Dipl.-Ing. Dirk Bennje

Die Tatsache, dass sich der Einsatz von Fertigteilen im Ingenieurbau mehr und mehr durchsetzt, wurde auch am Bau des Emssperrwerkes in Gandersum deutlich. Großformatige Fertigteile ermöglichten es, die Bauzeit zu verkürzen und Behinderungen für die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Ems während der Bauzeit gering zu halten.

Während die acht massiven Stahlbetonpfeiler in Ortbetonbauweise errichtet wurden, entschied sich die ausführende Arge Sperrwerk Gandersum bei der Herstellung der Unterwasserverbindung der Pfeiler für den Einsatz von Fertigteilen. Diese Verbindungen, Drempel genannt, wurden in Höhe der Flusssohle in Unterwasserbauweise zwischen den Pfeilern eingebaut. Die Drempel dienen sowohl zur Aufnahme der Versorgungskabel als auch als „Türschwelle" für die stählernen Tore des Sperrwerkes.

Einsatzbezogene Vorfertigung

Die Abmessungen der Drempelfertigteile betrugen ca. 60 m x 7 m x 4 m bei einem Gewicht von ca. 830 t. Hergestellt wurden die Teile im ca. 250 km von der Baustelle entfernten niederländischen Ort Kats/Zeeland. Vom Produktionsstandort an einer Wasserstraße konnten die Fertigteile nach der Betonage und entsprechender Aushärtung per Wasserweg zur Baustelle nahe der Hafenstadt Emden gebracht werden. Aufgrund der hohen Anforderungen an die Dichtigkeit des Sperrwerkes im Aufstaufall, wurden auch die Toleranzen für die Abmessungen der Fertigteile sehr eng abgesteckt. So durften die Gesamtlängen der insgesamt sechs fast baugleichen Fertigteile um nicht mehr als +/- 15 mm bei einer Gesamtlänge von jeweils ca. 60 m abweichen. Als Beton kam ein B45 mit geringer Wassereindringtiefe und hohem Verschleißwiderstand zum Einsatz. Nach einigen Tagen wurden die Fertigteile nach dem Erreichen einer Druckfestigkeit von 32 N/mm² in Längsrichtung vorgespannt.

Absenken meisterhaft gelungen

Zur Montage der Drempelfertigteile kam ein Schwimmkran der belgischen Firma Scaldis zum Einsatz. Dieser Kran verfügt bei einem relativ geringen Tiefgang über eine Tragfähigkeit von 3.300 t bei einer Grundfläche von ca. 85 m x 44 m. Für den Einsatz am Sperrwerk arbeiteten die beiden 82 m langen Ausleger des Schwimmkranes synchron und senkten die Fertigteile millimetergenau in die dafür vorgesehenen Aussparungen in den Pfeilerfundamenten ab. Da die Ausleger des Kranes nicht seitlich schwenken können, wurde während des Absenkens die Position des Schwimmkranes ständig mit Hilfe der Ankerwinden und der Schottelantriebe des Kranes korrigiert. Besonders dem Eintauchen des Fertigteils ins Wasser musste während des Absen-



Ein Drempelfertigteil wird zum Einbau transportiert.



kens besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, schließlich sank die Hakenlast durch den auf das hohle Fertigteil wirkenden Auftrieb während des Eintauchens planmäßig von etwa 900 t auf ca. 300 t ab. Durch diese Laständerung wurde die zeitgleiche Änderung der Trimmung des Schwimmkranes erforderlich.

Der gesamte Absenkvorgang wurde vermessungstechnisch begleitet, um die korrekte Endlage der Bauteile zu gewährleisten. Nach dem Absetzen wurde der Zwischenraum zwischen der Flusssohle und dem Fertigteil mit Unterwasserbeton vergossen, um eine Unterströmung des Bauwerkes zu verhindern.



Der Drempelanschluss verbindet die Versorgungskabel.

Gemeinsam: go!

Sowohl für die Fertigung als auch für die Montage waren umfangreiche Arbeitsanweisungen notwendig, in denen alle Arbeitsschritte minutiös vorgeplant waren, um den reibungslosen Einbau der schwergewichtigen Stahlbetonteile zu garantieren. Die technischen und finanziellen Folgen aus einem missglückten Absetzmanöver wären nicht abzuschätzen gewesen. Auch aus diesem Grunde gab es unmittelbar vor den einzelnen Montagen „Go/No Go"-Besprechungen, in denen alle verantwortlichen Beteiligten die uneingeschränkte Zustimmung zum Einbau erteilen mussten. Der guten Ordnung halber sei hier das gemeinsame Schlusswort aller Montagebesprechungen erwähnt: „Go!".

Info: www.ems-sperrwerk.de ■

Montage der Drempelfertigteile per Schwimmkran Rambiz. *(Fotos: VDBUM)*

Sparen beim Fertigteiltransport dank passgerechter Fahrzeugtechnik

Nicht nur bei der Herstellung und beim Einbau von Betonfertigteilen ist der Einsatz modernster Technik und Verfahren unumgänglich, um qualitativ hochwertig und kostengünstig arbeiten zu können. Auch der Transport kann mit der entsprechenden Fahrzeugtechnik eine Optimierung der Logistik unterstützen und zur Kostenreduzierung beitragen.

Die Spedition Kuhnert, nahe Oldenburg, setzt für den Transport von überhohen Betonfertigteilen auch eine Reihe so genannter Innenlader des Herstellers Langendorf ein. Die Ladehöhe beträgt ca. 35 cm über Boden, somit können Elemente mit einer Höhe von 3,65 m genehmigungsfrei transportiert werden. Zur Sicherheit stoßempfindlicher Ladung sind Innenlader wahlweise mit Luftfederung oder hydraulischem Achslastausgleich erhältlich. Diese Fahrzeuge bestehen aus zwei wesentlichen Elementen: Einerseits aus dem Auflieger, der aus einem Rahmen mit seitlich ausfahrbaren hydraulischen Stempeln zur Ladungssicherung besteht, und andererseits aus der so genannten Palette, die es dem Fertigteilhersteller ermöglicht, die vorgefertigten Elemente fahrzeugunabhängig aufzuladen und für die Abholung bereit zu stellen. Allein hierdurch wird schon ein Arbeitsgang eingespart. Das Fahrzeug nimmt die beladene Palette auf, und die Fertigteile werden durch die hydraulischen Stempel gesichert.



Transport der Stelen für das Holocaust-Mahnmal in Berlin.

Auch hieraus resultieren zwei entscheidende Vorteile – zum Einen entfällt eine zeitaufwändigere Ladungssicherung, zum Anderen wird die mögliche Beschädigung empfindlicher Teile, wie vorgefertigter Klinkerwände, durch Seile oder Ketten vermieden.

Auch bei der Entladung auf der Baustelle entstehen durch das Prinzip der absetzbaren Palette keine Lkw-Wartezeiten und somit Mehrkosten für den Bauunternehmer. Die Palette wird vor Ort einfach vom Auflieger getrennt und an einem vorgegebenen Platz bis zur Entladung abgestellt. Die leere Palette kann dann zu einem späteren Zeitpunkt, z.B. bei der nächsten Anlieferung, wieder aufgenommen werden.





Mit Innenladern von Langendorf können Fertigteile technisch und wirtschaftlich optimal transportiert werden. *(Fotos: Kuhnert)*

Mit dieser Fahrzeugtechnik transportiert Kuhnert seit vielen Jahren die Fertigteile seiner Kunden. Eines der sicherlich bekanntesten Ladungsgüter sind die Stelen für das Holocaust-Mahnmal in Berlin, die mit Innenladern vom Betonwerk zum Bestimmungsort transportiert wurden.

Info: www.sped-kuhnert.de

Baustraße schützt Flussaue

Mit einem Nebenangebot hat die Dr. Fink-Stauf GmbH & Co. KG im Sommer des vergangenen Jahres den Auftrag zur ökologischen Umgestaltung der Unteren Dhünn in Leverkusen erhalten. Die vom Wupperverband ausgeschriebene Veränderung eines rund 3 km langen Flussabschnittes steht im Zusammenhang mit den umfangreichen Arbeiten zur Gestaltung des Geländes für die Landesgartenschau 2005.

Kosten und Zeit konsequent gespart

Zum Schutz des sensiblen Untergrundes setzte das ausführende Unternehmen die Baustraße von Emunds+Staudinger ein. Damit wurden die Auflagen der zuständigen Landschafts- und Wasserbehörde voll erfüllt.
Im Juli 2003 begannen die Arbeiten. Das neue Flussbett wurde mit dem Bagger gestaltet. Etwa 6.000 m³ Oberboden und rund 33.000 m³ Aushub mussten abtransportiert werden. Hinzu kamen 360 m³ Betonabbruchmassen, die es zu entsorgen galt und das Handling von ca. 3.000 m³ Wasserbausteinen. Um die Flussaue vor Zerstörungen durch die schweren Baugeräte zu schützen, hatten die zuständigen Behörden die Baumaßnahme mit Auflagen versehen. In der Ausschreibung war in erster Linie eine konventionelle Baustraße vorgesehen, vom Planer wurde jedoch ausdrücklich auf die Möglichkeit von diesbezüglichen Nebenangeboten hingewiesen. Schließlich bedingen Baustraßen einen zusätzlichen Aufwand. Normalerweise fließen das Abschieben bzw. das Abbaggern und Zwischenlagern des Mutterbodens, das Einbringen eines Vlieses sowie einer Schotterdecke mit anschließender Verdichtung in die Kalkulation ein. Ebenso der Ausbau und Abtransport des verwendeten Schotters sowie das Wiedereinbringen des gelagerten Mutterbodens. Auf den Komplex der Arbeiten konnte bei dieser Baumaßnahme dank der gefundenen Lösung verzichtet werden.

Alternatives Konzept ermöglicht reibungslosen Ablauf

Gemeinsam mit Frank Abeling, Produktmanager Baustraße, E+S-Vertrieb, hatten die Planer die alternative Lösung mit der Baustraße entwickelt. Der Baustellenverkehr konnte so während der gesamten Bauzeit über die mobilen Baustraßenelemente abgewickelt werden. Fahrspuren und Wendeplätze für die vierachsigen Lkw und die eingesetzten Kettenbagger summierten sich auf über 10.000 m². Das entspricht einer Strecke von etwa 2,7 km. Mit dem Einsatz der Baustraße sind enorme Vorteile verbunden: Für den An- und Abtransport sind keine Spezialfahrzeuge nötig. Auf Grund der einfachen Konstruktion und der speziellen Verbindungselemente ist die Verlegegeschwindigkeit hoch, und die Montage der 2,40 m langen und 3,80 m breiten Elemente auf der Baustelle verläuft denkbar einfach. Ein Bagger hebt die Elemente nach und nach von einem rückwärts fahrenden Lkw, danach werden sie mit einer Art Kettenschloss miteinander verbunden.

Erwartungen erfüllt, Schutz sichergestellt

Die Arbeiten in der Leverkusener Dhünnaue konnten Ende letzten Jahres planmäßig abgeschlossen werden. Einerseits ist der Hochwasserschutz damit weiterhin gesichert, andererseits hat der Fluss unter ökologischen Gesichtspunkten wesentlich bessere Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. Die E+S-Baustraße hat die in sie gesetzten Erwartungen nach Ansicht aller an der Baumaßnahme beteiligten Partner erfüllt.

Info: www.es-verbau.de ■



Der Baustellenverkehr wurde während der gesamten Bauzeit über die mobilen Baustraßenelemente abgewickelt.



Je nach den Erfordernissen vor Ort konnte die Baustraße in kürzester Zeit verlegt oder verlängert werden. (Fotos: Emunds+Staudinger)

Von Schacht zu Schacht erneuert

Eine spezielle Einsatzvariante bei der Erneuerung von Abwasserleitungen ist das Kaliberberstlining-Verfahren von Tracto-Technik. Dabei wird ein Standardrohr aus PE-HD oder PP-HM in das noch nutzbare Altrohr eingezogen und der Ringraum in der Regel verdämmt. Kaliberberstlining kann vor allem bei schwierigen Schadensbildern wie extremer Versatz- und Scherbenbildung, starker Deformation sowie auch bei Teil- und Totaleinsturz angewendet werden.

Bei Totaleinsturz ist zu beachten, dass das für den Rohreinzug notwendige Berstgestänge die Schadensstelle passieren kann. Eine Möglichkeit, dies zu bewerkstelligen, bietet der Einsatz der kleinsten gesteuerten Horizontal-Spülbohreinheit Grundopit, die im Regelfall bei der Neuverlegung von Hausanschlussleitungen für Rohre bis max. DN 125 eingesetzt wird.

Dabei wird die Einsturzstelle mittels Pilotbohrung durchfahren und beim Zurückziehen ein Berstgestänge in die Haltung eingebracht. Mit Hilfe dieses Berstgestänges kann dann der Rohreinzug mit dem Grundoburst erfolgen. Durch die Kombination der Schachtversionen von Grundopit und Grundoburst ist diese Verfahrensweise jetzt vollkommen grabenlos von Schacht zu Schacht realisierbar.

Auf der Autobahnraststätte Siegburg-West musste von Schacht zu Schacht auf einer Länge von 24,5 m eine Entwässerungsleitung erneuert werden. Das Betonrohr DN 300 war bei 7,20 m direkt unter einem Gebäude auf 2,20 m Länge vollständig eingebrochen.

Beim nächsten Starkregen bestand also die Gefahr eines Rückstaus mit Überflutung. Deshalb wurde eine sofortige Erneuerung erforderlich, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten nur in geschlossener Bauweise erfolgen konnte. Ein Eingriff in offener Bauweise war nicht möglich. Die Rohrerneuerung musste von Schacht zu Schacht erfolgen. Voraussetzung war die Nutzung einer entsprechenden Maschinentechnik, die auch aus Schächten heraus arbeiten kann.

Weg frei für problemlosen Rohreinzug

In diesem Fall musste sichergestellt werden, dass das spezielle QuickLock-Berstgestänge durch die eingefallene Altleitung gezogen werden kann. Um dieses Problem zu lösen, wurde in einem ersten Schritt die Schachtversion der Horizontalspülbohranlage Grundopit eingesetzt, die mit ihrem Bohrkopf den Weg im Altrohr freibohrte.

Im Zielschacht wurde der Bohrkopf vom Bohrgestänge abgeschraubt und das spezielle QuickLock-Berstgestänge plus Backreamer angekoppelt, welcher während des Gestängeeinzugs für ein erstes Vorräumen der Einsturzstelle sorgt. Dies hat zur Folge, dass beim anschließenden Rohreinzug weniger Geröll und Erdreich durch den Kalibrierkopf (Kaliberaufweitung) verdrängt werden muss. Nachdem das Berstgestänge mit der Grundopit-Bohranlage eingezogen war, musste nun die Grundopit-Schachtanlage durch die Grundoburst-Schachtanlage ersetzt und mit dem Berstgestänge verbunden werden.

Methode überzeugt Auftraggeber vollständig

Währenddessen wurde am anderen Ende der Haltung der Rohreinzug vorbereitet und der Aufweitkopf an dem Berstgestänge angekoppelt.

Bei dieser Maßnahme wurde der 300er Betonkanal durch ein Neurohr aus PP-HM Da 280 x 18 mm erneuert, die Kurzrohre von je 570 mm Länge im Schacht mit dem Aufweitkopf kraftschlüssig verbunden und nach und nach problemlos eingezogen.

Die beteiligte Kuchem GmbH aus Neunkirchen als auch die Firma Tank+Rast als Auftraggeber waren von der unkomplizierten Handhabung und der schnellen Verlegeleistung begeistert.

Info: www.tracto-technik.de ■



Grundopit bohrt sich durch den eingefallenen Kanal.



Grundoburst wurde gegen Grundopit ausgetauscht und zieht nun die Kurzrohre ein. (Fotos: Tracto-Technik)



Schlagkräftig und einsatzfähig



Emsiges Treiben im Steinbruch bei Titting im Altmühltal. *(Foto: Zeppelin)*

Emsiges Treiben herrscht derzeit im Steinbruch bei Titting im Altmühltal, der zur Juma Natursteinwerke GmbH & Co. KG, Gungolding in Oberbayern, gehört. Zur Beschickung zweier Nordberg-Brecheranlagen sind drei Cat-Kettenbagger, ein 330B, 330C sowie 325 LN und drei Cat-Radlader, zwei 966G der Serie II und ein 988G von Juma im Einsatz, mit denen die Eckl GmbH, Hernau, täglich 4.000 t Gestein für die 30 km lange ICE-Strecke Ingolstadt-Nürnberg aufbereitet. Das gebrochene Material soll bis Mitte 2004 in die ICE-Trasse eingebaut werden, da dann der Gleisbau fortgesetzt wird.

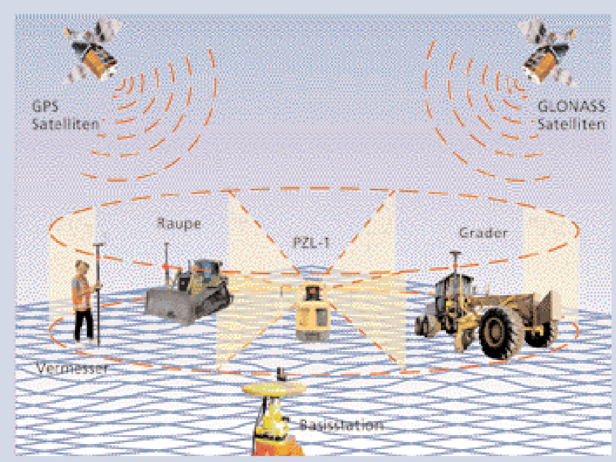
Nachdem der Hernauer Betrieb bereits das gesamte Material, das beim Bau der neuen Eisenbahntunnel entlang der Bahnstrecke angefallen war, vollständig aufbereitet hatte, kam Eckl auf Juma zu, da noch etliche zehntausend Tonnen an Abbruchmaterial benötigt wurden, um den Eisenbahndamm mit einer Frostschicht aufzuschütten. Deren Steinbruch bei Titting bot für die Hernauer bestmögliche Bedingungen. Zum Einen liegt das Abbaugebiet unweit von der Bahnstrecke entfernt, so dass die 24 eingesetzten Lkw keine langen Anfahrtswege haben, wenn sie das Material dorthin transportieren. Zum Anderen lassen sich die ersten Schichten bis auf 20 m nahezu mühelos abbauen. Einzig und allein unterirdische Flussläufe haben an einigen Stellen eine Zerklüftung der ansonsten homogenen Gesteinsschicht, die für diese Gegend eine typisch hohe Qualität aufweist, ausgelöst. Doch auch dafür gibt es eine Lösung. Die einzelnen Lagen werden durch Lockerungssprengungen gelöst.

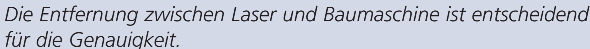
Große Gesteinsbrocken werden anschließend von einem Hydraulikhammer, der am Cat-Kettenbagger 325 LN angebracht ist, geknäppert. Eine grobe Vorsortierung übernehmen die Hydraulikbagger 330B und 330C mit ihren Gitterlöffeln, so dass letztlich den Brechern reines Material ohne Verunreinigungen zugeführt wird, die es vollständig zerkleinern. Dann wird es von Radladern aufgenommen, die es auf Lkw verladen. Großen Wert legt die Eckl GmbH dabei auf einen wirtschaftlichen und leistungsstarken Maschinenpark.

Betreut werden die Maschinen von Fritz Schmid, Neumaschinen-Verkäufer der Niederlassung Straubing der Zeppelin Baumaschinen GmbH, Garching bei München, wobei Wartungsarbeiten von den Niederlassungen Erlangen und Straubing durchgeführt werden. Kleinere Reparaturen erledigen die Mitarbeiter des Unternehmens in Eigenregie, doch auch hier ist es wichtig, sorgfältig auf Verschleiß und Schäden zu achten, um die Verfügbarkeit der Maschinen bestmöglich auszunutzen.

Info: www.zeppelin.de

Maschinensteuerung mit höchster Präzision




Die Entfernung zwischen Laser und Baumaschine ist entscheidend für die Genauigkeit.


Präzisere Maschinensteuerung durch GPS. *(Fotos: Topcon)*

Seit mehr als 30 Jahren haben Rotationslaser auf Baustellen die Arbeit beschleunigt und vereinfacht, doch die Grenzen dieser Technik liegen darin, dass lediglich eine horizontale oder geneigte Ebene als Referenz zur Verfügung steht.

Bei GPS-Steuerungen sind nach dem bisherigen Stand der Technik Ergebnisse von 1 bis 2 cm Höhengenauigkeit erreichbar, doch in vielen Anwendungsbereichen auf der Baustelle reicht auch diese Genauigkeit nicht aus.

Diese Herausforderung nahm Topcon an und es wurde mit der Millimeter+GPS-Technologie ein völlig neues System zur präzisen Positionsbestimmung im Millimeterbereich entwickelt. Der entscheidende Vorteil besteht darin, dass der neue Zonenlaser nicht eine Laserebene, sondern einen Arbeitsbereich beschreibt und auch in der Vertikalen Signale sendet. Dabei werden auf der Baustelle in Echtzeit wesentlich höhere Genauigkeiten in Verbindung mit einer GPS-Maschinensteuerung erreicht.

Die sich im Einsatz befindenden GPS-Maschinensteuerungen können ohne weiteres nach Bedarf durch Zonenlaser und entsprechende Empfänger ergänzt werden. Dabei besteht ein System jeweils aus drei Komponenten – dem neuen Zonenlaser, dem mobilen Empfänger am GPS-Stab für den Vermesser und dem robusten Empfänger auf der Baumaschine. Die so erzielbaren Genauigkeiten liegen in einem Bereich von wenigen Millimetern. Die Genauigkeit ist abhängig von der Entfernung zwischen Laser und Baumaschine.

Die notwendigen Höhenkorrekturen werden nach der Positionierung des Zonenlasers auf einem vordefinierten Punkt über den gesamten Bereich von 600 m in der Horizontalen und 10 m in der Vertikalen akkurat vorgenommen. Bis zu vier Zonenlaser können in Kombination eine maximale Trassenlänge von 2,4 km oder Höhenunterschiede von bis zu 40 m kontrollieren, dabei muss die Position der Zonenlaser nicht verändert werden.

Info: www.topcon.de ■

EU-Osterweiterung: was ist neu?

Acht mittel- und osteuropäische Staaten (MOEL) – Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechische Republik, Slowakische Republik, Slowenien, Ungarn – und die Mittelmeerländer Zypern und Malta gehören nun zur Europäischen Union. Damit sind 75 Mio. Einwohner sowie eine Wirtschaftsleistung von 400 Mrd. € der Union beigetreten.

Während einer Übergangzeit, die in Teilbereichen bis zu sieben Jahren dauert, werden die Bestimmungen in den betroffenen Ländern an die der EU angepasst. So ist z.B. der freie Warenverkehr zu nennen, was bedeutet, dass Lieferungen von Waren in oder aus den MOEL nicht mehr verzollt werden. Solange es aber für diverse Artikel noch große Preisunterschiede gibt (z.B. Alkohol, Zigaretten) wird es Höchstmengen geben, die zollfrei eingeführt werden dürfen. Eine wirkungsvolle Kontrolle der Einfuhr solcher Artikel im grenznahen Bereich wird durch so genannte Mobile Kontrollgruppen durchgeführt.

Arbeitsmarkt

Ein wichtiges Kriterium stellt das Thema Arbeitsmarkt dar. Prinzipiell haben EU-Bürger die freie Ortswahl ihres Arbeitsplatzes. Viele bisherige EU-Mitgliedstaaten nutzen die Übergangsbestimmungen, nämlich für die Dauer von zwei Jahren keine Arbeitserlaubnis für die Arbeitssuchenden aus den neuen Mitgliedsländern ausstellen zu müssen. Deutschland wird sogar die maximal mögliche Sperrzeit von sieben Jahren für die Ausstellung von unbefristeten Arbeitserlaubnissen nutzen. Dies ist dann möglich, wenn eine schwerwiegende Störung des eigenen Arbeitsmarktes vorliegt oder man eine solche erwartet.

Währung und Eigentum

Der € wird erst dann in den neuen Ländern zur gültigen Währung, wenn diese die Maastricht-Kriterien erfüllen, d.h. beispielsweise, dass das Haushaltsdefizit (die Neuverschuldung) nicht mehr als 3 % des Bruttoinlandsproduktes (BIP) ausmachen darf oder der Wechselkurs der Landeswährung sich mindestens zwei Jahre spannungsfrei und ohne Abwertung zum € halten muss. Der freie Kapitalverkehr ist weitgehend liberalisiert, beim Erwerb von Gewerbeflächen/-immobilien gibt es keine Einschränkungen, nur der Erwerb von Agrar- oder Forstland ist in den östlichen Beitrittsländern mit einer Schutzfrist (Slowenien sieben Jahre; Polen zwölf Jahre) belegt.
Für Landwirte gibt es Sonderregelungen, die eine Pacht ermöglichen.
Deutsche können ab Beitritt in den neuen Mitgliedstaaten grundsätzlich eine Eigentumswohnung bzw. ein Einfamilienhaus zum Beispiel als Altersruhesitz erwerben, sofern es sich nicht um eine Zweit- oder Ferienwohnung handelt.

Dienstleistungen

Eines der wichtigsten Themen ist die Dienstleistungsfreiheit. Diese war bislang eingeschränkt, nun kann Deutschland nur noch für die Bereiche Bau, Innenausstattung und Gewerbereinigung Übergangsregelungen bis zu sieben Jahren beanspruchen.
Dies gilt aber nur für beschäftigte Arbeitnehmer. Selbständige aus den Beitrittsländern können sich heute schon in den alten Mitgliedsstaaten niederlassen. Sofern sie gemäß europäischem Recht bereits drei bis sechs Jahre selbständig in ihrem Heimatland sind und die Befähigung belegen, sich in die Handwerksrolle eintragen zu können, dürfen sie auch o. g. Tätigkeiten ohne Einschränkungen ausführen.

Werkverträge

Wenn Werkverträge mit hiesigen Firmen vorliegen, können Mitarbeiter ebenfalls aus den neuen Mitgliedstaaten entsandt werden und EU-weit ihre Tätigkeiten ausführen. Diese Werkverträge sehen vor, dass ein konkret bestimmtes Werkergebnis, eine eigenverantwortliche Organisation durch den Werkunternehmer vorliegt, in der Regel eigene Arbeitsmittel zum Einsatz kommen und keine Eingliederung in die Arbeitsabläufe oder in den Produktionsprozess des Auftraggebers stattfindet.

Gesundheitswesen

Im Gesundheitswesen wird es ebenfalls Änderungen geben. Zum 1. Juni 2004 wurde für die EU-Länder Belgien, Frankreich, Luxemburg, Spanien, Deutschland, Griechenland, Irland, Schweden, Dänemark, Finnland, Estland, Slowenien und Norwegen eine einheitliche Krankenversicherungskarte eingeführt. Bis Ende 2005 folgen alle weiteren der 25 Mitgliedsländer.

Die Karte wird den als Auslandskrankenschein bekannten Vordruck E111 ersetzen, später alle bisher notwendigen Formulare für Studenten, Arbeitsuchende bzw. entsendete Mitarbeiter im Gesundheitswesen aufheben. In einer dritten Phase soll eine elektronische Chipkarte eingeführt werden. Bis dahin gilt: Will ein gesetzlich Versicherter auf Kosten seiner Kasse Leistungen (Behandlungen, Arzneimittel) im EU-Ausland in Anspruch nehmen, für die die Kasse in Deutschland aufkommen würde, braucht er die Zustimmung seiner Kasse.

Güterverkehr

Im Güterverkehr zwischen den alten und neuen EU-Mitgliedsländern gibt es ebenfalls neue Regelungen, die für einen Zeitraum von fünf Jahren vereinbart wurden. Die mengenmäßigen Beschränkungen (Kontingente) sind für den grenzüberschreitenden Verkehr per sofort entfallen. Es gilt jedoch das so genannte Kabotageverbot, das besagt, dass ein Binnengüterverkehr mit ausländischen Fahrzeugen untersagt ist. Nach Ablauf der Frist soll auch die Kabotage freigegeben werden, damit eine völlige Dienstleistungsfreiheit gewährleistet ist.

Rente

Auch für die Renten gilt nun in der EU das so genannte Gemeinschaftsrecht. Das heißt, dass bei Prüfung des Rentenanspruches die Versicherungszeiten aus allen EU-Ländern zusammengerechnet werden. Damit werden in Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn die bisherigen bilateralen Abkommen abgelöst und durch das Gemeinschaftsrecht ersetzt.

Die Voraussetzungen für eine Rente werden nach wie vor von jedem Mitgliedsland selbst festgelegt. Jedes Land zahlt auch nur die Rente aus den eigenen Zeiten und nach seinen Rechtsvorschriften. Eine im EU-Raum erarbeitete Rente aus einer Hand gibt es nicht.

Info: www.vdbum.de

EU-Osterweiterung: Der Wettbewerb beginnt nicht erst, er setzt sich fort



Hermann Moll, Geschäftsführer der Liebherr-Hydraulikbagger GmbH: „Aus dem notwendigen Ausbau der Infrastrukturen resultiert eine Nachfragestimulanz für Baumaschinen.“ *(Foto: Liebherr)*

Bereits vor Jahren verschärfte sich der Wettbewerb der westeuropäischen Industriestaaten um Produktionsstandorte, Märkte und Aufträge auch in den Ländern Mittel- und Osteuropas. Mit der EU-Osterweiterung ist dieser Wettbewerb nun institutionalisiert und damit zum normalen Alltag im Binnenmarkt geworden. VDBUM INFORMATION interviewte dazu Entscheidungsträger auf Herstellerseite und in der Bauausführung.



Werner Zitz, Geschäftsführer der H.F. Wiebe GmbH & Co. KG: „Die Osterweiterung gibt uns Gelegenheit, uns aus der Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands zu befreien.“ *(Foto: Wiebe)*

VDBUM INFORMATION: Mit neuen Liebherr-Vertriebs- und Servicezentralen in Ungarn und Tschechien sind Sie bereits „vor Ort“ aktiv. Planen Sie analoge Aktivitäten darüber hinaus in weiteren der aktuellen Beitrittsländer?

Hermann Moll: Wie im Bereich der bisherigen EU operieren wir auch in den neuen EU-Beitrittsländern sowohl mit Liebherr-eigenen Vertriebsorganisationen als auch mit Handelspartnern.

Wir arbeiten beispielsweise in Polen sehr erfolgreich mit einem Handelspartner, während wir in Ungarn und der Tschechischen Republik eigene Vertriebs- und Servicestützpunkte haben, die dem österreichischen Vertriebssystem von Liebherr Bischofshofen zugeordnet sind.

In den restlichen neuen EU-Beitrittsländern arbeiten wir flächendeckend mit Handelspartnern.

Die weiteren Aktivitäten werden insgesamt auf den Ausbau der Servicedichte in den entsprechenden Regionen konzentriert sein.

Wir haben unsere Vertriebsaktivitäten aber auch über die Beitrittsländer hinaus weiterentwickelt. Dies wird vor allem beispielsweise durch eine neue große Vertriebsniederlassung in Moskau dokumentiert.

VDBUM INFORMATION: Welche wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lassen die EU-Mitgliedstaaten für die deutsche Baumaschinenindustrie interessant erscheinen und welche Vorteile bringen deutsche Hersteller gegenüber dem osteuropäischen Wettbewerb momentan noch mit?

VDBUM INFORMATION: Es ist bekannt, dass Ihre Firmengruppe bereits in acht europäischen Staaten Aufträge ausführt. Werden sie auch für Auftraggeber aus den neuen EU-Beitrittsstaaten tätig, wenn ja, seit wann?

Werner Zitz: Ja, wir sind bereits seit drei Jahren in Ungarn und seit fünf Jahren in Tschechien tätig.

VDBUM INFORMATION: Nach welchem Muster laufen die Vergabeverfahren in diesen Staaten ab? Ist die Beteiligung für Sie eher einfach, weil Sie eine gefragte Leistung anbieten, oder schwierig, weil Sie als ausländisches Unternehmen antreten?

Zitz: Die Beteiligung an den Vergabeverfahren ist äußerst schwierig, weil eine ausufernde Bürokratie und Schwierigkeiten mit der fremden Sprache zu bewältigen sind. Darüber hinaus ist klar, dass die jeweiligen Anbieter vor Ort alles tun, um uns abzuwehren.

VDBUM INFORMATION: Werden in den neuen Beitrittsstaaten eher Standardleistungen aus Ihrem Gleisbauprogramm nachgefragt oder geht die Tendenz auch in Richtung Hightech-Lösung?

Zitz: In allen osteuropäischen Staaten existiert Nachfrage sowohl nach Standardleistungen als auch nach Hightech-Lösungen. Für Standardaufgaben sind wir deutschen Anbieter in der Regel jedoch nicht wettbewerbsfähig. Bisher haben wir in den osteuropäischen Ländern einige interessante Bauvorhaben absolviert, z.B. in Rumänien. Dort wurden neben gleisgebundener PLV 150 km Gleis sowie 125 Weichen

Moll: Es ist offensichtlich, dass in diesen Ländern in den nächsten Jahren erhebliche Beträge in den Ausbau der Infrastrukturen investiert werden. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel werden in beträchtlichem Umfang aus den Kassen der EU kommen.

Wie die Erfahrungen in Ländern wie Spanien, Portugal und Irland zeigen, wird daraus auch eine Nachfragestimulanz für Baumaschinen resultieren. Insofern ist dort überdurchschnittliches Wachstum in den nächsten Jahren zu erwarten.

Gegenüber dem osteuropäischen lokalen Wettbewerb bieten deutsche Hersteller technisch höher stehende Produkte in großer Vielfalt an, die sich nicht zuletzt durch Vorteile in der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit von vielen lokal produzierten Geräten abheben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass es in den Ostländern keine Perspektiven für eine wachsende Produktion von Baumaschinen geben würde.

VDBUM INFORMATION: Ist die Verlagerung nennenswerter Produktionskapazitäten nach Osteuropa für Sie ein Thema?

Moll: Jedes global operierende Unternehmen wird sich die Frage stellen, ob ein solcher Schritt Sinn macht. Auch wir werden uns darüber Gedanken machen müssen. Festgelegt haben wir uns in dieser Hinsicht allerdings bis dato nicht.

VDBUM INFORMATION: Wie würde sich dies mit Ihrem Bekenntnis zum Standort Deutschland vertragen?

Moll: Ich denke, kaum ein anderes Großunternehmen in Deutschland hat in der Vergangenheit ein deutlicheres Bekenntnis zum Standort Deutschland praktisch bewiesen als die Firmengruppe Liebherr. Dies bestätigen ca. 2.000 neu geschaffene Arbeitsplätze durch Liebherr in Deutschland während der letzten zehn Jahre. Wer kann schon eine solch positive Entwicklung in Deutschland aufzeigen?

In einer bedeutenden Region als Hersteller präsent zu sein, bringt natürlich auch Imagevorteile mit sich.

Diese Argumente gilt es zu gewichten, um dann zu den richtigen Entscheidungen zu kommen.

VDBUM INFORMATION: Spielt das Mietgeschäft in den Beitrittsstaaten bereits eine nennenswerte Rolle?

Moll: In Teilbereichen – ja. Sicher jedoch vorerst noch nicht mit der Bedeutung wie auf den westeuropäischen entwickelten Märkten.

VDBUM INFORMATION: Könnte es sein, dass aus sehr speziellen Anforderungen an die Maschinen im Osten Europas auch neue Produktentwicklungen resultieren, oder ist alles schon erfunden, was auch dieser Markt braucht?

Moll: Im Großen und Ganzen passt unser bisheriges Angebot auch für die osteuropäischen Länder, wenn auch teilweise mit unterschiedlicher Gewichtung im relativen Marktvolumen.

Solche Unterschiede gibt es ja auch in Westeuropa, wo beispielsweise der Baggerlader auf dem deutschem Markt praktisch kaum Volumenbedeutung hat, während er in Frankreich und England im Gesamtmarkt Erdbaumaschinen eine hohe Stückzahlbedeutung genießt.

Andererseits ist der Mobilbagger in Deutschland ein Produkt mit hoher Marktbedeutung und in England und Frankreich viel weniger wichtig, gemessen am Erdbaumaschinenmarkt insgesamt.

Info: www.liebherr.com

auf der Strecke Bukarest-Campina erneuert. Das Projekt ist erfolgreich abgeschlossen worden. Es bleiben Erfahrungen hinsichtlich Vertragsverhalten und Zahlungsmoral, die für die Zukunft eine gewisse Vorsicht gebieten.

In Ungarn haben wir ebenfalls einen Auftrag über gleisgebundene PLV und Gleiserneuerung (10 km Gleis) Budapest-Kecsekemét ausgeführt. In diesem Land sind die sprachlichen Probleme groß und hinzu kommen die Unterschiede in den technischen Normen. Ohne muttersprachige ungarische Mitarbeiter sind komplexere Bauvorhaben nicht zu realisieren.

In Tschechien konnten in den vergangenen vier Jahren gleisgebundene PLV an verschiedenen Stellen (insgesamt rund 50 km Gleis) abgeschlossen werden. Auftraggeber in Tschechien sind große Baufirmen, die uns als Nachunternehmer beschäftigen. Die Zusammenarbeit ist schwierig wegen der sprachlichen Unterschiede, ansonsten jedoch gut. Es gibt ein ausgeprägtes Qualitätsbewusstsein und einen äußerst korrekten vertraglichen Umgang miteinander.

VDBUM INFORMATION: Welche Chancen bietet der erweiterte EU-Wirtschaftsraum aus Ihrer Sicht einem bauausführenden Unternehmen allgemein?

Zitz: Die Osterweiterung der EU gibt uns Gelegenheit, uns aus der Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands zu befreien und in neue Märkte vorzustoßen.

Durch die finanzielle Unterstützung aus dem EU-Ispa-Programm sind in den neuen EU-Ländern die Mittel vorhanden, um wenigstens zum Teil die große Nachfrage nach Kläranlagen, Telefonnetzen, Straßen und Eisenbahnen zu decken. In diesem Markt haben deutsche Firmen durchaus Chancen, wenn sie die Bewerbungsbedingungen nach den FIDIC-Regeln erfüllen. In erster Linie sind dabei Managementfähigkeiten, technisches und kaufmännisches Know-how und moderne Ausrüstung gefragt. Simple Lösungen für simple Aufgaben sind für ein Engagement deutscher Unternehmen in den Beitrittsländern ungeeignet.

VDBUM INFORMATION: Kooperieren Sie mit anderen Unternehmen in den jeweiligen Ländern und wenn ja, mit welchem Ziel und mit welchem Erfolg?

Zitz: Wir kooperieren in den jeweiligen Ländern mit dort ansässigen Firmen, weil auf diese Weise auch kulturelle Verbindungen geschaffen werden. Der Erfolg dieser Zusammenarbeit ist sehr unterschiedlich, genau wie bei Kooperationen in Deutschland, insgesamt jedoch unverzichtbar. In Rumänien sind selbst vermeintlich große Unternehmen aus dem ehemals sozialistischen Apparat so schlecht mit Geräten und finanziellen Mitteln ausgestattet, dass die Zusammenarbeit erheblich erschwert wird.

VDBUM INFORMATION: Sind auch Firmenübernahmen zur Verstärkung Ihrer Präsenz vor Ort in Zukunft ein Thema für Ihr Unternehmen?

Zitz: Dies ist in der Tat ein Thema. Es ist jedoch äußerst schwierig, geeignete Unternehmen zu finden. In aller Regel sind die Kandidaten mit erheblichen Lasten behaftet, so dass letztlich eine Übernahme nicht machbar ist. In unserem Fall hat sich die Neugründung als Erfolg versprechender herausgestellt.

Info: www.wiebe.de

Neue Servicestation mit mehr Möglichkeiten

Tracto-Technik hat die Servicestation in Groß-Ippener bei Bremen aufgegeben und ist nach Bakum bei Vechta in eine moderne Werkhalle umgezogen, die vormals von Vermeer genutzt wurde.



Mehr Platz für beispielhaften Service am neuen Standort. (Foto: Tracto-Technik)

Der Vorteil liegt in der zentralen Lage direkt an der Autobahn. Kunden profitieren von kürzeren Anfahrstrecken/-zeiten. Innen wie außen hat Tracto-Technik nun wesentlich mehr Platz und kann den beispielhaften Service nun noch besser organisieren.

Info: www.tracto-technik.de

Verbauprofis unter einem Dach

Anfang Juni besiegelten die Geschäftsführer Helmut May und Ralf Maywald der Emunds+Staudinger GmbH und Horst Günter Hutz, Geschäftsführer der Krings Verbau GmbH, einen für die Verbauszene überraschenden Vertrag: Zum 1. Juli 2004 übernahm Emunds+Staudinger zu 100 % das Vermietungs- sowie Verkaufsgeschäft des bisherigen Mitbewerbers im In- und Ausland.

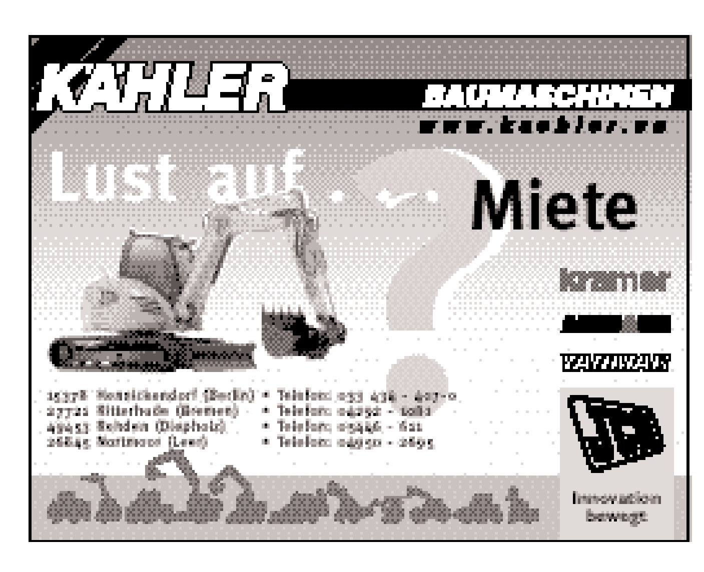
Für E+S bedeutet die Übernahme eine Stärkung des bisherigen Vermietungsgeschäftes in Deutschland und liefert zusätzlich Synergieeffekte für den Verkauf in den europäischen Nachbarstaaten und im mittleren Osten. Die Krings-Lagerstandorte in Deutschland ergänzen die bisherige Vertriebsstruktur von E+S, wovon letztlich die Baupartner profitieren werden.

Durch die Übernahme der Vertriebsmitarbeiter von Krings ist auch in Zukunft eine kompetente Beratung für die „rot-gelben" Produkte gesichert, zumal die Krings-Produkte auch in Zukunft zur Verfügung stehen sollen.



Helmut May, Sprecher der E+S-Geschäftsführung, Horst Günter Hutz, Geschäftsführer Krings Verbau, und Ralf Maywald, E+S-Geschäftsführer Controlling (v.l.n.r.). (Foto: Emunds+Staudinger)

Info: www.es-verbau.de









Tag der Bauindustrie 2004: Bauwirtschaft erhofft Aufschwung

Die deutsche Bauwirtschaft rechnet sich gute Chancen aus, im Verlauf des Jahres 2004, nach neun Jahren Abwärtstrend, die konjunkturelle Talsohle endlich zu erreichen. Dafür spricht, dass selbst deutsche Bauunternehmer wieder Hoffnung in die Zukunft ihrer Branche setzen. So rechnen 62 % für das laufende Jahr mit einer Verbesserung, zumindest aber einer Stabilisierung der Geschäftslage. Mit 57 % bezeichneten Anfang 2004 fast genau so viele Unternehmer ihre Geschäftslage schon als gut oder befriedigend.

Damit stellt sich das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Frühsommer 2004 erheblich besser dar als noch im Jahr davor und die Anzeichen sprechen dafür, dass die deutsche Wirtschaft nach einem bitteren Jahr der Stagnation wieder nun endlich auf einen – wenn auch moderaten – Wachstumspfad einschwenken könnte.



Dr. Manfred Stolpe, selbst eingeengt durch einen Wald von Geboten und einer Auslegung der Subventionspolitik, die Investitionen zusätzlich behindert, konnte nicht die gewünschte Entwarnung präsentieren. (Foto: HvBI)

Begünstigt werden die positiven Vermutungen durch die Tatsache, dass im laufenden Jahr vier bis fünf Arbeitstage mehr zur Verfügung stehen und dass es sich im Vorgriff bemerkbar macht, dass im Rahmen der Agenda 2010 bestehende Strukturschwächen unserer sozialen Sicherungssysteme abgebaut werden.
Kleineren handwerklich geprägten Unternehmen kommen momentan außerdem Vorzieheffekte im Eigenheimbau zugute.

All das wird zwar nicht ausreichen, um bereits 2004 ein positives Umsatzergebnis zu erzielen, doch der Hauptverband gibt, mit einem Umsatzminus von 2 % annähernd zufrieden, mittlerweile von der konjunkturellen Talsohle aus das Signal zum vorsichtigen Aufatmen.

Politische Rahmenbedingungen verschlechtert

Doch geht – man hat sich schon daran gewöhnt – nichts ohne Wermutstropfen. Der Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stehen schließlich neue Belastungen gegenüber, welche die Prognose beeinträchtigen und das erwartete Aufatmen zu einem erneuten Stoßseufzer werden lassen könnten. Die dafür nach Auffassung des Verbandes verantwortlichen politischen Irrtümer sind im Kasten S. 26 zusammengefasst.

Laut Hauptverband wäre die Politik gut beraten, ihre Entscheidungen stärker als bisher an die Bedürfnisse der Wirtschaft anzupassen, um die Erholungstendenzen am Bau nicht vorzeitig zu ersticken, so ist es den aktuellen Veröffentlichungen zum diesjährigen Tag der Bauindustrie zu entnehmen.

Meinungen maßgeblicher Persönlichkeiten

Der Eröffnungsvortrag des wieder gewählten Präsidenten des Hauptverbandes, Prof. Dr. h.c. Ignaz Walter, trug die Überschrift „Deutschland – vom Vorbild zum Sorgenkind".
Dabei schien den Referenten vor allem die Vergangenheit stärker zu beschäftigen als die Gegenwart oder gar die Zukunft der Baubranche. Zudem wurde die aktuelle Situation nicht sehr originell und neu, sondern nach dem üblichen Muster „abgewatscht". Hier einige Zitate:

- Die hohen Ansprüche der Bevölkerung stehen diametral zur Leistungsbereitschaft.
- Wir haben die ältesten Studenten und die jüngsten Rentner.

Aussagekräftiger waren seine Angaben zur demografischen Entwicklung, denn hier lohnt sich immer eine gedankliche Auffrischung. Demnach nimmt die Zahl der 60jährigen in Deutschland bis 2050 um vier bis 10 Mio. zu und die der 20 bis 60jährigen im gleichen Zeitraum um 14 bis 16 Mio. ab. Wenn heute also zwei Erwerbstätige auf einen Rentner kommen, steht es bis 2030 eins zu eins und bereits 2020 fehlen in Deutschland 10 Mio. Erwerbstätige.
Walter schloss daraus in Endzeitstimmung zwar, dass die Welt wächst und Deutschland stirbt, aber einen Rückschluss auf die damit verbundenen Anforderungen an die Entwicklung der Angebote der Bauwirtschaft blieb ▶

Aktuelle politische Irrtümer und Wachtumsbremsen

- die im Vermittlungsausschuss vereinbarte Mindestbesteuerung, welche voraussichtlich die Insolvenzwelle am Bau, trotz sich abzeichnender konjunktureller Stabilisierung, erneut anheizen wird
- ungelöste Finanzierungsprobleme der Städte und Gemeinden
- verfehlter „Subventionsabbau", der unsinnigerweise zu einer Kürzung der Verkehrswegeinvestitionen des Bundes in Milliardenhöhe führt
- ausufernde Umweltbürokratie, die bereits im vergangenen Jahr Großprojekte wie die Hochmoselquerung zu Fall brachte.

er schuldig. Stattdessen äußerte er allgemein, dass wir alle wüssten, wie dringend es sei, bei der öffentlichen Hand, im administrativen und konsumptiven Bereich zu sparen, während es völlig verkehrt sei, bei Investitionen in die Infrastruktur zu sparen. Der Vortrag des Präsidenten einte die Teilnehmer der Veranstaltung in der Meinung, dass man vom Repräsentanten einer so wichtigen Branche mehr und vor allem konkretere Aussagen erwarten dürfe. Wird doch von solch einem wichtigen Verbandstag auch in allgemeinen Medien berichtet. Etwas mehr öffentlichkeitswirksame Substanz wäre dafür nützlich gewesen, wenngleich klar ist, dass die eigentliche Politik letztlich hinter verschlossenen Türen gemacht wird.
Auch der anschließende Vortrag von Dr. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, riss die Zuhörer nicht vom Stuhl. Selbst wenn klar ist, dass dem Staat zurzeit selbst für wichtige Projekte die erforderlichen Mittel fehlen, wären konkretere Angaben zu den nächsten Etappen der Investitionspolitik nützlich und vor allem beruhigend gewesen.

Ein Highlight brachte der Tag der Deutschen Bauindustrie mit dem Einführungsstatement von Professor Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn, Präsident des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, dennoch hervor. Jener Referent brachte in seinem Vortrag ebenso wie in der darauf folgenden Podiumsdiskussion unter dem Titel „Ist Deutschland noch zu retten?" Fakten an, die zumindest eine konkrete Orientierung bieten.
Mit einfachen und plausiblen Beispielen setzte Prof. Sinn die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ins Verhältnis zum übrigen Kern-Europa. Demnach habe sich das Wirtschaftswachstum seit 1985 folgendermaßen entwickelt: England +24 %, Frankreich +18,4 %, gesamte EU +18 %. Italien brachte es noch auf +12,7 % und Deutschland auf schlappe +10,4 %.
Dabei wäre alles ganz einfach, hielte man sich nur an Sinns Formeln. Demnach brächte die Investition von 1 Mrd. € in den Verkehrswegebau 25.000 sichere Arbeitsplätze in der Baubranche.
Fände man zu einer Lohnkostenreduzierung um 10 %, d.h. zu einer Arbeitszeit von 42 statt 38 Stunden pro Woche, ließe sich außerdem in der gesamten Wirtschaft die Zahl der Arbeitslosen um 15 % reduzieren. In diesem Zusammenhang widersprach Sinn auch vehement der landläufigen Meinung der Gewerkschaften, nach der Lohnsteigerungen den Verbrauch und somit das Wachstum ankurbeln würden, und favorisierte eindeutig den anderen Weg: Durch Lohnkostenreduzierungen wird Wirtschaftswachstum erzeugt und bringt erst danach private Investitionen auf den Markt.
Ein Fazit der Veranstaltung könnten lauten: Es ist niemals zu spät und selten zu früh. Denn, hier schließt man sich gern der Meinung des neuen Bundespräsidenten Köhler, geäußert während seiner Eröffnungsrede im Bundestag an: „Deutschland besitzt alle Möglichkeiten und Chancen, aus dem augenblicklichen Tief herauszukommen."
Wichtig ist es, beim Weg aus der Talsohle die Augen offen zu behalten und nicht vor dem Notwendigen zu verschließen.
Info: www.bauindustrie.de ■

Vertriebsnetz erweitert

Seit dem 1. April hat die GP Baumaschinen GmbH den Betrieb der Komatsu Berlin Brandenburg, einer Tochtergesellschaft von Komatsu Deutschland GmbH, übernommen. Kunden bleibt die gewohnte Qualität der Betreuung und der Serviceleistungen erhalten, da die KBB-Mannschaft komplett übernommen wurde. Ebenso werden die Vertriebs- und Serviceaktivitäten vom bekannten Standort aus fortgesetzt. Garant für die positive Weiterentwicklung ist die Zugehörigkeit der GP Baumaschinen GmbH zur Unternehmensgruppe der GP Günter Papenburg AG mit den Geschäftszweigen Rohstoffe/Spedition, Baustoffe, Bauunternehmen, Entsorgung/Recycling und nicht zuletzt Baumaschinen und Anlagenbau.
Positive Auswirkungen auf den Bereich des Komatsu-Vertriebs gelten als wahrscheinlich, denn GP Baumaschinen wird jetzt die bestehenden Geschäftsbeziehungen nachhaltig ausbauen.
Komatsu hat somit einen erfahrenen und erfolgreichen Händler gewonnen, der künftig die Gebiete Berlin, Brandenburg und Teile von Sachsen und Sachsen-Anhalt betreut.
Info: www.komatsu.de
www.gp-papenburg.de ■

Erfolgreiches Industriekolloquium

Das IBAF-Institut für Baumaschinen, Antriebs- und Fördertechnik und die Arbeitsgruppe Baumaschinentechnik der Ruhr-Universität Bochum, vor kurzem zur Best-Practice-Hochschule 2004 gekürt (siehe VDBUM INFORMATION 3/2004, S. 28), luden – gemeinsam mit dem VDBUM – am 25. Juni zum 2. Industriekolloquium ein. Nachdem im vergangenen Jahr erstmalig eine solche Veranstaltung mit Unterstützung von Terex erfolgreich durchgeführt wurde, konnte auch in diesem Jahr wieder eine interessante Veranstaltung, diesmal mit Komatsu, realisiert werden.

Der Einladung folgten ca. 80 Teilnehmer aus Bauunternehmen, Verbänden und vor allem auch interessierte Studenten der Ruhr-Uni. Begrüßt wurden die Teilnehmer durch Dr.-Ing. Jan Scholten, amtierender Leiter des Lehrstuhls für Maschinenelemente und Fördertechnik (LMF) und Leiter der Arbeitsgruppe Baumaschinentechnik, sowie Prof. Dr. Gerhard Wagner, Rektor der Ruhr-Universität Bochum.

Die erste Hälfte des Tages bestritt Komatsu Mining Germany GmbH, Düsseldorf, mit Vorträgen zu den Themen „Kundenanforderungen an hydraulische Miningbagger", „Lastannahmen für mobile Arbeitsmaschinen" und „Schweißgerecht und wirtschaftlich konstruieren. Ein Widerspruch?". Mit starkem Praxisbezug, interessanten technischen Details und konstruktiven Rechen- und Kalkulationsbeispielen überzeugten die Referenten Dipl.-Ing. Klaus Graner, Vice President Engineering, Dipl.-Ing. Walter Südbeck, Manager Engineering Attachements & Undercarriages sowie Dr.-Ing. Michael Brüser, Manager Testing and Research.

Selbst in der anschließenden Mittagspause blieb Fortbildung nicht ausgespart. Die Mitarbeiter um Dr. Jan Scholten und Prof. Dr. Michael Ketting, Honorarprofessor am LMF und Geschäftsführer der IBAF GmbH, stellten den Teilnehmern ihre Forschungs- und Entwicklungsprojekte in Verbindung mit praktischen Vorführungen vor.

Im zweiten Teil der Veranstaltung übernahm die Komatsu Hanomag GmbH, Hannover, das Zepter. Auch hier wurden die Themen „Projektablauf bei der Neuentwicklung eines Radladers" und „Einhaltung der Geräuschrichtlinie 2000/14 EG an Baumaschinen" von Dipl.-Ing. Kraft, Manager Research & Development, und Dipl.-Ing. Rosenbaum, Manager Test Department mit vielen firmeninternen Details praxisorientiert und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte an Beispielen dargestellt.

Die Veranstaltung überzeugte nicht nur durch die Vorträge, auch die Resonanz, Rückfragen und angeregten Diskussionen und Gespräche rundeten das Gesamtbild ab.

Diese Form der Wissensvermittlung stellt insbesondere für MTA- und Werkstattleiter eine gute Möglichkeit dar, sich aus erster Hand über Entwicklungen und Aktivitäten von Herstellern zu informieren. Viele Details sind für die Teilnehmer wichtig, um ihren Wissensstand zu vergrößern und diesen sinnvoll im eigenen Unternehmen anzuwenden.

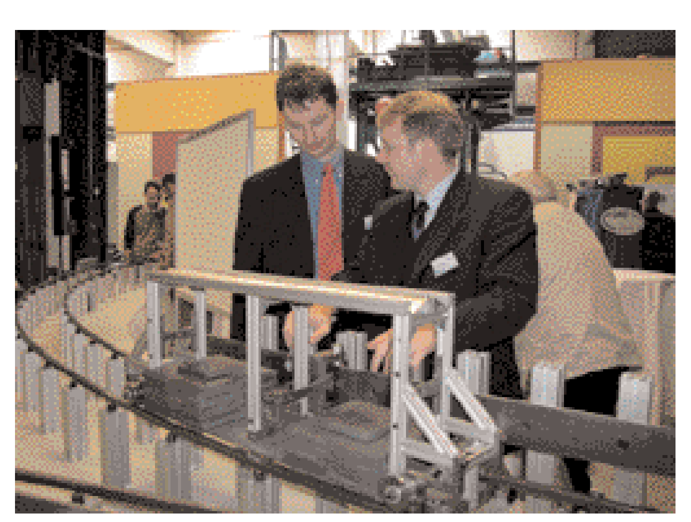
Das 2. Industriekolloquium hat die hohen Erwartungen der Teilnehmer erfüllt und neugierig gemacht auf die Fortsetzung im kommenden Jahr. Informationen dazu sind über die angegebenen Websites und unter www.vdbum.de im Bereich „Aktuelles" zu erhalten.

Info: www.lmf.rub.de
www.ruhr-uni-bochum.de
www.komatsu.de
www.kmg-parts.de





Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaft und Praxis.



Selbst die Mittagspause wurde für Fragen und Erläuterungen genutzt.
(Fotos: IBAF)

Aus dem Forschungsprogramm des LMF: Lastannahmen für Offroad-Maschinen

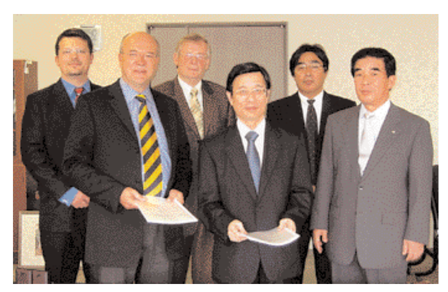
Das Projekt Lastannahmen der Arbeitsgruppe Baumaschinentechnik am LMF ermittelt Lasten und Randbedingungen zur einsatzgerechten Maschinenauslegung und überträgt bekannte Methoden der Fördertechnik auf die Baumaschinen.

Qualität in Kooperation

Mit einer Vertragsunterzeichnung am 1. Juni 2004 begann für die Fuji Heavy Industries Ltd. und für den mittelständischen Dieselmotoren-Hersteller Hatz ein neues Kapitel deutsch-japanischer Kooperation. Bis zu 20.000 Motoren aus deutscher Produktion werden künftig pro Jahr an die japanische Tochtergesellschaft Robin-Subaru geliefert.

Maßgebend für die Kooperation mit Hatz war für Robin-Subaru die strategische Entscheidung, sich zukünftig verstärkt auf das Kerngeschäft Benzinmotoren zu konzentrieren. Die Fertigung der eigenen DY-Dieselmotoren-Baureihe wird eingestellt und durch die B-Baureihe der Firma Hatz ersetzt.

Fuji zählt mit einer Jahresproduktion von 1,2 Mio. Motoren zu den Top Five in der Branche. Robin-Subaru produziert neben Benzinmotoren unter eigenem Namen Pumpen und Stromaggregate und beliefert weltweit zahlreiche OEMs.



Kooperationsvertrag in Tokyo (v.l.n.r.): Seitens Hatz – Markus Kreisle, Export-Vertriebsleiter; Wolfram Hatz, Geschäftsführer (BA), und Horst Dekena, Geschäftsführer (Marketing, Vertrieb); Seitens FHI – Hiroshi Komatsu, President; Yutaka Shiomitsu, General Manager Sales & Marketing, und Takashi Mochizuki, Vice President.

(Foto: Hatz)

Durch die künftige Kooperation werden in Japan Ressourcen frei, die bisher für die kontinuierlich strenger werdenden Abgas- und Geräuschemissionen im Dieselmotorenmarkt gebunden waren. Hier liefert Hatz mit seiner kompletten Motorenbaureihe den neuesten Stand der Technik. Hatz erwartet aus dieser Partnerschaft eine wesentliche Erhöhung der Produktionskapazität.

Eine Synergie, die strategische Vorteile beinhaltet und die zugleich für neue Arbeitsplätze am niederbayerischen Standort Ruhstorf sorgt.

Info: www.hatz-diesel.de

Langzeit-Sicherheitsgarantie eingeführt

CompAir führt in Deutschland die kostenlose Langzeit-Sicherheitsgarantie ein und verlängert die übliche Werksgarantie damit um das Drei- bzw. Vierfache auf bis zu 32.000 Betriebsstunden (Bh).

Die neue Langzeit-Sicherheitsgarantie gilt für sämtliche stationären Schraubenverdichter mit Öleinspritzung der L-Baureihe (Antriebsleistungen 4 bis 250 kW, Liefermengen 0,4 bis 42,7 m³/min), die öleingespritzten stationären Schraubenverdichter mit Reluktanzmotor der Baureihen L45SR, L75SR und L120RS (Antriebsleistungen von 50 bis 128 kW, Liefermengen 1,09 bis 19,8 m³/min) und sämtliche stationäre Schraubenverdichter mit Öleinspritzung der Baureihe Cyclon (Antriebsleistungen 5,5 bis 110 kW, Liefermengen 0,5 bis 19,6 m³/min).

Für die Nutzung der Langzeit-Sicherheitsgarantie existieren zwei Möglichkeiten. Bei einer Neuanlage wird statt der üblichen Werksgarantie von bis zu 8.000 Bh sofort eine Garantie von 16.000 Bh gewährt, wenn die erste Inbetriebnahme durch einen autorisierten CompAir-Service-Anbieter durchgeführt und gleichzeitig ein Wartungsvertrag abgeschlossen wird. Diese Garantie kann vor Ablauf einmalig auf insgesamt 32.000 Bh verlängert werden.

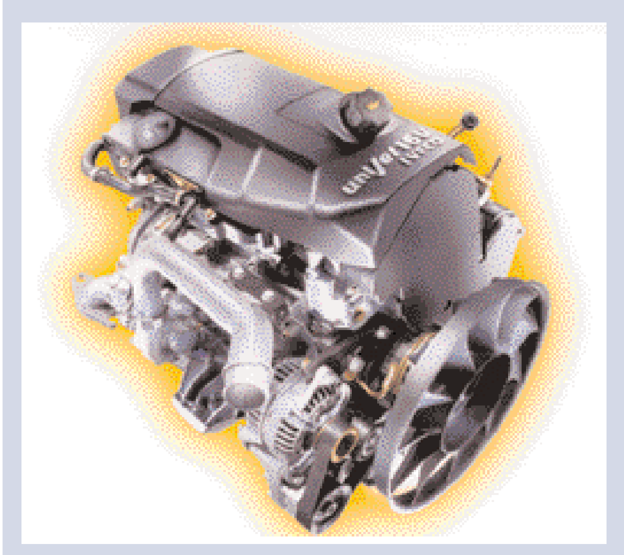
Bei einem bereits in Betrieb befindlichen Kompressor gilt ab seiner Inbetriebnahme zunächst die Werksgarantie von bis zu 8.000 Bh auch ohne abgeschlossenen Wartungsvertrag. Sie kann vor Ablauf dieser Zeit nach einer erfolgreichen Maschineninspektion durch einen autorisierten CompAir-Service-Anbieter und nach Abschluss eines Wartungsvertrages auf 24.000 Bh verlängert werden.

Diese Langzeit-Sicherheitsgarantie ist für Eigentümer der genannten Anlagentypen kostenlos. Er übernimmt während dieser verlängerten Garantiezeiten lediglich die im Wartungsvertrag definierten Wartungskosten einschließlich der üblichen Kosten für Verschleißteile. Weitere in der Garantiezeit benötigte Ersatzteile, die darüber hinaus notwendig sind, und damit zusammenhängende Lohnkosten werden dem Betreiber nicht berechnet. Voraussetzungen sind allerdings der Abschluss eines Wartungsvertrages mit einem autorisierten Anbieter, die regelmäßige Durchführung der vorgeschriebenen Wartungsarbeiten, die ausschließliche Verwendung von Original-Ersatzteilen und -Ölen und die regelmäßigen, im Benutzerhandbuch vorgeschriebenen Prüfungen durch den Benutzer.

Info: www.compair.de

Enorme Fertigungszahlen bei Dieselmotoren

Kürzlich lief im Iveco-Motorenwerk Sofim in Foggia (Süditalien) der viermillionste Iveco-Dieselmotor vom Band. Die Sofim-Motoren – aktuell sind dies die Vierzylinder-Common-Rail-Baureihen F1A und 8140 mit 2,3 bzw. 2,8 l Hubraum – kommen zurzeit unter anderem mit Leistungen von 70 bis 108 kW (96 bis 146 PS) in den Transportern Iveco Daily zum Einsatz. Sie zeichnen sich besonders durch Zuverlässigkeit, Leistung, geringen Kraftstoffverbrauch und geringe Wartungskosten aus.



Im Mai 2004 lief in Foggia der viermillionste leichte Dieselmotor vom Band. Im Bild der Typ F1A (2,3 l; 70 und 85 kW / 96 und 116 PS). *(Foto: Iveco)*

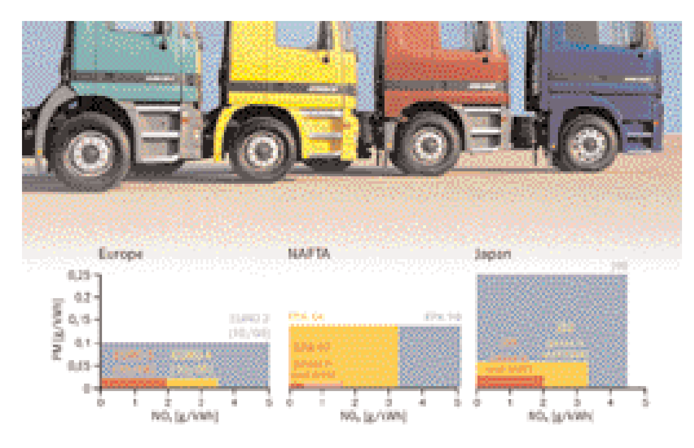
Das Iveco-Werk in Foggia ist Teil der Iveco Powertrain Business Unit und gehört damit zur Marke Iveco Motors. Hochmoderne Technik mit einem großen Anteil an Automatisation, effiziente Qualitätssicherungssysteme und die „asynchrone Montage“, bei der jeweils ein Monteur den kompletten Motor zusammenbaut und die Verantwortung dafür übernimmt, sorgen für ein gleich bleibend hohes Qualitätsniveau. Das Fertigungsqualitäts-Management ist nach ISO 9001/2000 zertifiziert und erhielt im Jahr 2003 die höchste Auszeichnung vom japanischen Institut für Werksinstandhaltung JPM.
Auch das nach ISO 14001/2003 zertifizierte Umwelt-Managementsystem des Sofim-Werks hat mehrere wichtige internationale Auszeichnungen erhalten.
Jährlich verlassen etwa 400.000 Iveco-Motoren die Werke in Italien, Frankreich, Argentinien, Brasilien, der Volksrepublik China und Indien.
Info: www.iveco.com

Innovationen aus Forschung und Entwicklung

Das Innovations-Symposium der DaimlerChrysler AG zeigte im Mai in Sindelfingen, was demnächst im Fahrzeugbau an Neuentwicklungen zu erwarten ist. Noch sparsamere und sauberere Motoren, aber auch mehr Sicherheit auf den Straßen und selbstverständlich mehr Komfort sollen sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen und Bussen punkten. Vor allem aber soll der Verkehr flüssig und beherrschbar bleiben.
DaimlerChrysler investiere mehr als jeder andere Hersteller weltweit in die Sicherheit der angebotenen Nutzfahrzeuge, so Dr. Eckhard Cordes, Vorstandsmitglied. Dabei stehen aktive Sicherheitssysteme, die Unfälle vermeiden können, im Vordergrund. Die „Vision vom Unfallfreien Fahren" des Herstellers wird durch diese Systeme immer mehr zur Realität. Durch angewandte innovative Technik soll es möglich sein, in den nächsten zehn bis 20 Jahren die Zahl der Verkehrsunfälle drastisch zu reduzieren. So sollen Assistenzsysteme der Zukunft in der Lage sein, die gesamte Umgebung um das Fahrzeug herum zu „verstehen". Unterschiedlichste Komponenten wie Radarsysteme, Videokameras oder elektronische Karten liefern dafür die notwendigen Informationen. Diese „Sensorfusion", also der Austausch und die Interpretation von Daten aus mehreren, unabhängigen Quellen, bietet konkrete Möglichkeiten, die Sicherheit und die Ergebnisqualität der Assistenz- und Sicherheitssysteme beträchtlich zu erhöhen.
Ein weiterer Schwerpunkt der Entwickler ist, den Dieselmotor noch sparsamer und umweltfreundlicher zu machen.
Wie Dr. Gerald Weber, Leiter der Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugentwicklung, berichtete, konnten zwar erhebliche Fortschritte durch innermotorische Maßnahmen erzielt werden, zur Einhaltung der europäischen Grenzwerte von Euro 4 und Euro 5, die 2005 beginnend in Kraft treten, ist jedoch eine zusätzliche Abgasnachbehandlung erforderlich, die entweder den Stickoxid- oder den Partikelausstoß mindert.



Die SCR-Technologie lässt dem Dieselmotor seine traditionellen Stärken und erreicht dennoch die künftigen strengen Abgasgrenzwerte von Euro 5.



Wenn 2010 der US-Abgasgrenzwert für Stickoxide nochmals deutlich verschärft wird, punktet die SCR-Technologie nicht nur in ganz Europa sondern auch Japan. (Fotos: DaimlerChrysler).

Sparsamer und sauberer

Partikelfiltersysteme reduzieren zwar die Partikelemission effizient, erhöhen aber den Kraftstoffverbrauch und erfordern zudem schwefelfreien Kraftstoff, der beispielsweise in Osteuropa mittelfristig nicht zur Verfügung stehen wird. Im Ergebnis einer sehr umfangreichen Forschungs- und Entwicklungstätigkeit kann DaimlerChrysler nun die gesamte Palette der Emissionstechnologien zur Verfügung stellen. Insbesondere für den europäischen Markt favorisieren die Entwickler die SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction), mit der die dieselmotorische Verbrennung sehr effizient wird.
Info: www.daimlerchrysler.com

Das Haus: ein unbekannter Energiefresser oder ein Sparschwein?

Obwohl in privaten Wohnungen und in Bürogebäuden die Heizkosten mit rund einem Drittel den größten Teil der Betriebskosten ausmachen, ist den Nutzern die Ursache dieser Kosten oft unbekannt. Transparenz und Einspareffekte soll nun ein Gebäude-Energiepass bringen.
Vor allem in Deutschland kann bei dem aktuellen Gebäudebestand viel Energie eingespart werden, weil mehr als 80 % aller Gebäude bis 1983 und damit vor dem Inkrafttreten der zweiten Wärmeschutzverordnung gebaut wurden.
Hinzu kommt, dass seit dem 1. Februar 2002 die Energieeinsparverordnung (EnEV) für den Neubau und für Komplettsanierungen die Erstellung eines Energiebedarfsausweises mit den wichtigsten energetischen Eckdaten des Gebäudes vorschreibt. Seit Januar letzten Jahres ist zusätzlich die EU-Gebäuderichtlinie in Kraft, die neben weiteren Regelungen alle Mitgliedsstaaten zur Erstellung von Energieausweisen nicht nur für Neubauten, sondern auch für den älteren Gebäudebestand verpflichtet. Diese Ausweise müssen Referenzwerte wie gültige Rechtsnormen und Vergleichskennwerte enthalten, um den Hausbesitzern und Mietern überhaupt einen Vergleich und eine Beurteilung der Gesamtenergieeffizienz des Gebäudes zu ermöglichen.
Laut Deutschem Mieterbund werden in Deutschland rund 95 % des im Gebäudebestand anfallenden Energieverbrauches vor allem in den bis 1983 errichteten Altbauten verbraucht. Während im Neubaubereich deutliche Verbesserungen bei der Energieeinsparung zu verzeichnen sind, hinkt die Entwicklung beim älteren Gebäudebestand erheblich hinterher.

Einsparmöglichkeiten bewusst nutzen

Obwohl der Energiepass zunächst nur Energiekennwerte ausweist, kann darüber hinaus aufgezeigt werden, welche Energieeinsparungen bei dem betreffenden Gebäude durch eine energetische Modernisierung möglich sind.
Ergebnisse und erste Erfahrungsberichte liegen bereits aus Niedersachsen vor. In Hannover wurde 1998 auf Initiative des Stadtrates mit der Entwicklung eines Energiepasses für Gebäude begonnen. Ziel war, die energetische Modernisierung des privaten Wohngebäudebestandes in Hannover voranzutreiben. Der Energiepass wurde 1999 unter Federführung der Leitstelle für Energie und Klimaschutz im Amt für Umweltschutz Hannover in Kooperation und in Abstimmung u. a. mit den Stadtwerken Hannover, dem Klimaschutz-Fonds proKlima und der Handwerkskammer Hannover eingeführt. Parallel dazu hatte das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie eine Studie fertig gestellt, nach der durch ein nationales Wärmeschutzprogramm von Wohnungen bis zum Jahr 2020 die CO_2-Emissionen im Gebäudebestand um insgesamt 58 % gesenkt werden könnten und sich der Energiebedarf in diesem Bereich halbieren ließe. Als weiterer positiver Aspekt wurde auch herausgestellt, dass dadurch dauerhaft 400.000 Arbeitsplätze in der Baubranche entstünden.

Förderung von Klimaschutzmaßnahmen

Diese Prognosen waren erstaunlich genau. Bei allen Gebäudeklassen konnten durchschnittliche Sparpotenziale zwischen 50 und 70 % festgestellt werden. Auf die CO_2-Emissionen umgerechnet, bedeutet dies einen Spareffekt von rund 73 %. Allerdings stellte sich auch heraus, dass die gewünschte Aussagekraft des Energiepasses noch verbessert werden muss und notwendige Informationen einfacher zu beschaffen sein müssen.
ProKlima fördert ein Bündel sich ergänzender Maßnahmen, um den Kohlendioxid-Ausstoß einzudämmen. Einen Schwerpunkt bilden dabei Breitenförderprogramme für Heizenergie-Einsparung im Alt- und Neubau sowie u. a. die finanzielle ▶

Unterstützung für Solaranlagen. Der enercity-Fonds setzt bei seiner Förderpolitik Standards, weil er nur Maßnahmen unterstützt, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen oder die übliche Praxis qualitativ hinausgehen. Und die Klimaschutzmaßnahmen entlasten nicht nur die Umwelt, sondern führen ebenso zu einem deutlich verbesserten Wohnkomfort, schützen vor Bauschäden, steigern den Wert und die Vermietbarkeit des Hauses, senken die laufenden Betriebskosten und bewahren vor möglichen starken Energiepreissteigerungen der Zukunft. Als wichtigen Modernisierungs-Baustein bezuschusst proKlima bei Wohngebäuden die nachträgliche Verbesserung der Wärmedämmung, besonders bei ohnehin fälligen Arbeiten.

Zuschüsse für moderne Heizungen

Außerdem setzt sich der enercity-Fonds für eine hohe Qualität beim Modernisieren alter Heizungsanlagen ein. Nur für besonders effiziente und schadstoffarme Gas-Brennwertkessel zahlt proKlima Zuschüsse. Die hierzu eigens entwickelten Kriterien zur Beurteilung der Geräte finden sogar bundesweit Beachtung. Zusammen mit der Fachhochschule Wolfenbüttel hat proKlima zudem ein Konzept zur Qualitätssicherung beim Modernisieren von Heizungen entwickelt. Hierbei geht es vor allem um die richtige Einregulierung (hydraulischer Abgleich) der ganzen Heizungsanlage sowie die Einstellung, ggf. auch den Austausch von Pumpen und Heizkörperventilen. Um herausragende Standards bei der Altbaumodernisierung zu etablieren, unterstützt proKlima ehrgeizige Einzelprojekte. Bei diesen Bauvorhaben entstehen durch den Einsatz von Passivhauskomponenten Häuser, deren Energiebedarf im Vergleich zum durchschnittlichen Gebäudebestand um 90 % niedriger liegt.
Der Deutsche Mieterbund unterstützt ausdrücklich die Initiative der Deutschen Energie Agentur zur Einführung eines bundeseinheitlichen Gebäudepasses, die zum Ziel hat, die schnellstmögliche Einführung eines dem Verbraucher gerechten und verständlichen Bewertungsschemas vorzulegen.
Bis zum 1. Januar 2006 sollen die vorhandenen Richtlinien in nationales Recht umgesetzt werden. Die Deutsche Energie-Agentur hat noch im Herbst 2003 die Vorbereitungen für einen bundesweiten Energiepass für Gebäude notwendigen Feldversuch gestartet. Die Ergebnisse sollen in die Entscheidungen der Bundesregierung einbezogen werden.
Info: www.proklima.de

Arbeitsschutzmanagement gemäß SCC-Regelwerk (Teil 4)

Die richtige Informationspolitik, gekoppelt mit der fachlich hochwertigen Ausbildung der Mitarbeiter, ist eine der tragenden Säulen eines erfolgreichen Unternehmens. Nur anhand von Informationen ist der Mensch in der Lage, Sachverhalte richtig oder auch falsch einzuschätzen bzw. zu beurteilen.

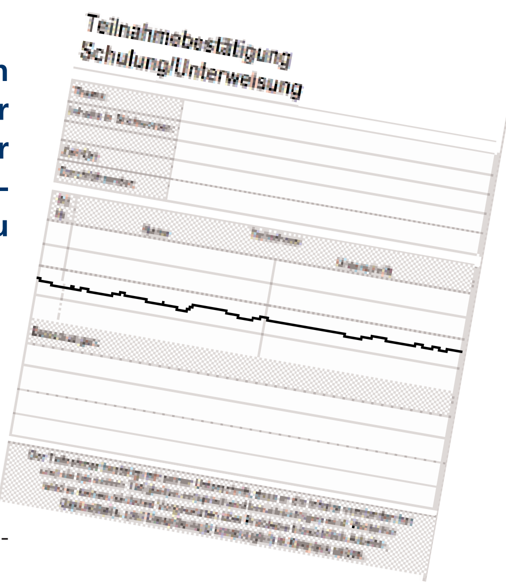
Dipl.-Wirt.-Ing. Klaus Peter Hahn

Informationen in unterschiedlichsten Ausprägungen sind der Inhalt von Kommunikation. Und ohne Kommunikation ist kein Organismus überlebensfähig. Diese Grundregel muss auch das Verhalten aller Beteiligten im Rahmen des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes, also auch im Rahmen von SCC, beeinflussen und bestimmen.
So verlangt das Arbeitsschutzgesetz im § 12 (1) hinsichtlich der Unterweisung: „... Die Unterweisung muss bei der Einstellung, bei Veränderungen im Aufgabenbereich, der Einführung neuer Arbeitsmittel...... erfolgen".
Entsprechend Frage 4.1 der aktuellen SCC-Checkliste wird sehr schnell klar, dass dies keine zusätzliche Forderung des SCC-Regelwerks ist, sondern bereits eine elementare Forderung im Rahmen des gesetzlichen Arbeitsschutzes war. Auch die Forderungen der gesetzlichen Unfallversicherungen, festgelegt im § 4 (Unterweisung der Versicherten) der BGV A1 , Grundsätze der Prävention, sind diesbezüglich eindeutig.
Die Erstunterweisung muss also ein fester Bestandteil bei der Einstellung neuer Mitarbeiter sein. Beispielhafte Inhalte könnten sein:

- Einblick in die ausgelegten Unfallverhütungsvorschriften
- Darlegung der Unternehmensgrundsätze hinsichtlich SGU
- Erklärung der Unternehmensorganisation inkl. Nennung der Ansprechpartner
- Empfang der persönlichen Schutzausrüstung einschließlich der Trageverpflichtung
- Einführung in die Örtlichkeiten (Telefon, Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Material, usw.)
- Grundlegende Sicherheitsmaßnahmen und Umweltschutzaspekte
- Erklärung der Gefährdungsbeurteilungen in Abhängigkeit der zukünftigen Tätigkeit
- Verhaltensmaßregeln bei Unfällen und notwendige Erste-Hilfe-Maßnahmen
- Meldung gefährlicher Situationen und Schäden jeglicher Art
- Belehrung über absolutes Verbot von Alkohol, Drogen oder sonstigen Rauschmitteln im gesamten Unternehmen
- Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Entstehungsbränden

Unterweisungen dokumentieren

Bezüglich der rechtlichen Absicherung sowie der Nachweisführung hinsichtlich der Erfüllung der SCC-Forderungen muss die Unterweisung etwa wie in der Abbildung ersichtlich zweckmäßig dokumentiert werden.
Ergänzend zur Erstunterweisung neuer Mitarbeiter über übergreifende, allgemeine und unternehmensspezifische Themen müssen Mitarbeiter, die Tätigkeiten mit hohem Gefährdungspotenzial ausführen, besonders unterwiesen werden. Hierzu empfiehlt es sich, unbedingt


Teilnahmebestätigung
Schulung/Unterweisung

So etwa sollte eine Dokumentation und Teilnahmebestätigung für eine Schulung/Unterweisung aussehen.

die §§ 8 und 31 der BGV A1 sowie die Anlage 2 der Baustellenverordnung zu beachten.
Weiterhin fordert die SCC-Checkliste in der Frage 4.2 die erfolgreiche Schulung und Prüfung von mindestens 90 % der operativen Mitarbeiter, d. h. der Mitarbeiter, die direkt an der Leistungserbringung beteiligt sind. Konkretisiert wird diese Forderung in den SCC-Dokumenten 016 und 018.

So sollte die Schulung in der Regel zwei Tage umfassen. In Ausnahmefällen, z.B. bei sehr gut vorgebildeten Mitarbeitern, kann die Schulung auf einen Tag reduziert werden. In dem genannten Dokument sind sowohl die zu unterweisenden Themen vorgegeben, als auch Forderungen und Erläuterungen zur Prüfung. Mit der Durchführung der Schulung und Prüfung können eigene Mitarbeiter oder auch qualifizierte externe Dienstleister betraut werden. Alle eingesetzten Dozenten müssen jedoch die Qualifikation zur Fachkraft für Arbeitssicherheit nachweisen können. ▶

Aus dem jährlich aktualisierten Fragenkatalog müssen die Prüfungsteilnehmer mindestens 18 von 25 Fragen in 45 min ohne Hilfsmittel richtig beantworten.
Zur Nachweisführung müssen mindestens nachfolgende Dokumente bereitgehalten werden:

- Schulungsplan mit vermittelten Inhalten sowie Tag und Ort der Durchführung
- Angaben zu allen eingesetzten Dozenten mit entsprechenden Nachweisen
- Schulungsnachweise (siehe auch Teilnehmerbestätigung)
- Prüfungsunterlagen mit -ergebnissen

Der Verfasser hält es aus Gründen der Motivation für unumgänglich, jedem Teilnehmer für seine Leistung nach bestandener Prüfung eine entsprechende Urkunde zu überreichen.
Im Rahmen einer Zertifizierung muss das jeweilige Unternehmen bereits im Rahmen der Dokumentenbewertung den Nachweis der Erfüllung dieser SCC-Forderung erbringen.

Prüfungen für Führungskräfte

Im Gegensatz zu den operativen Mitarbeitern wird für die operativen Führungskräfte (z.B. Niederlassungs-, Bau-,


Herr
Muster Mustermann

an einer Schulung und Prüfung
für operative Mitarbeiter

Muster einer Prüfungsurkunde.
(Abbildungen: ibh)

Projektleiter und Meister/Techniker/ Polier) lediglich eine erfolgreiche Prüfung verlangt.
Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass die Prüfung ausschließlich von zugelassenen SCC-Prüfungsorganisationen durchgeführt wird. Diese notwendige Zulassung erfolgt durch das Unter-Sektorkomitee SCC der TGA - Trägergemeinschaft für Akkreditierung GmbH. Informationen über alle zugelassenen Prüfungsorganisationen können über die Internetadresse des SCC-Sekretariats (www.scc-sekretariat.de) eingeholt werden.
Obwohl das Regelwerk keine vorhergehende Schulung fordert, hat es sich in der Vergangenheit bewährt, vor der Prüfung die Führungskräfte, diese sinnvoll, aufklärend, aber auch motivierend zu schulen.

An dieser Stelle soll nicht versäumt werden, auf die kostenlose Inanspruchnahme der Berufsgenossenschaften zur Schulung und Prüfung hinzuweisen.
Über alle absolvierten Schulungen/Ausbildungen sowie über die Ergebnisse der vorgeschriebenen arbeitsmedizinischen Untersuchungen muss das Unternehmen aussagekräftige und nachvollziehbare Nachweise vorhalten. Diese Nachweise werden i.d.R. in den Personalakten oder in separaten Schulungsordnern aufbewahrt.
Sollten im Unternehmen häufig Projekte durchgeführt werden, bei denen der oder die Auftraggeber SCC fordern, sollten alle Mitarbeiter über einen personenbezogenen Sicherheitspass verfügen. Dieser Pass enthält, neben den personenbezogenen Angaben, u. a. Informationen über arbeitsmedizinische Untersuchungen, Unterweisungen und Lehrgänge mit Bescheinigungen.

Fazit

Die Erstunterweisung neuer Mitarbeiter ist ein wichtiger Einstieg und eine elementare Forderung im Rahmen des gesetzlichen Arbeitsschutzes. Als besonders nachhaltig empfehlen sich konzentrierte Schulungen und Prüfungen mit dem Ziel der Bewusstseinsänderung und -festigung. Darüber hinaus ist die Dokumentation der SGU-Qualifikation Grundlage für Verbesserungen und dient außerdem der rechtlichen Absicherung.

Der nächste Teil dieser Serie widmet sich der Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltschutzkommunikation.
Info: www.ingenieurbuero-hahn.de
www.i-b-h.de

Neue Gesellschaft bündelt technisches Prüfwesen

Der Markt für technische Prüfleistungen wird ab dem Jahr 2006 liberalisiert. Dann fallen auch in Deutschland die letzten Monopole bei den Prüfungen überwachungsbedürftiger Anlagen, z.B. bei Aufzügen und Druckbehältern. Damit eröffnen sich Dekra neue Aufgabenfelder, wobei schon jetzt den industriellen Kunden ein breites Leistungsspektrum angeboten wird.

Auch organisatorisch rüstet sich Dekra für die kommende Marktliberalisierung. Zum 1. Juli 2004 sind die Leistungsangebote im technischen Prüfwesen von der Dekra Automobil GmbH abgespalten und in der neuen, eigenständigen Gesellschaft Dekra Industrial Services Testing & Inspection GmbH gebündelt worden. Neben diesem Bereich operieren unter dem Dach der Dekra Business Unit Industrial die Dekra Umwelt (Umweltdienstleistungen), die Dekra Real Estate Expertise (Baugutachten) sowie die Dekra ITS Certification Services (weltweite Zertifizierungen). Damit ist die Neuordnung des Industriebereichs, der kundengerechte Lösungen aus einer Hand liefert, abgeschlossen.
Info: www.dekra.com

Aktuelle rechtliche und steuerliche Informationen

Im Folgenden weist die VDBUM INFORMATION wie gewohnt auf eine Auswahl neuer Vorschriften, auf wichtige Veränderungen im Verordnungswesen und auf neue Serviceprodukte, die der Handhabbarkeit von Vorschriften dienen, hin.



Neue Arbeitsstättenverordnung weniger bürokratisch

Das Bundeskabinett hat den Entwurf einer novellierten Verordnung über Arbeitsstätten beschlossen. Die neue, entschlackte Verordnung soll Betriebe von unnötigen bürokratischen Regelungen entlasten.
Der Entwurf der novellierten Arbeitsstättenverordnung legt die Grundpflichten der Arbeitgeber in Bezug auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten fest. Detailanforderungen an die Einrichtung von Arbeitsstätten der geltenden Verordnung werden durch diesem Ziel dienende Vorschriften ersetzt. So wurden Detailvorgaben über Raumhöhen oder Grundflächen von Arbeitsräumen sowie Abmessungen von Pausen-, Bereitschafts- und Sanitärräumen aus der neuen Fassung gestrichen.
Diese einheitlichen Grundvorschriften bieten Betrieben Spielraum für bedarfsgerechte Arbeitsschutzmaßnahmen. Zwingende Vorgaben der europäischen Arbeitsstättenrichtlinie 89/654/EWG setzen dabei den nationalen Rahmen.
Um die Anwendung der Arbeitsstättenverordnung in der Praxis zu erleichtern, wird ein pluralistisch zusammengesetzter Ausschuss eingerichtet, der bedarfsgerecht praxisorientierte Regeln ermittelt, wie die in dieser Verordnung gestellten Anforderungen erfüllt werden können. Die Zusammensetzung des Ausschusses aus Vertretern von Arbeitgebern, Arbeitnehmern, Wissenschaft und Behörden garantiert, dass die Regeln eine wirksame und akzeptierte Hilfestellung für die Betriebe darstellen.
Info: www.bmwa.bund.de ■

Regeln zur Bekämpfung der Schattenwirtschaft

Der Bundestag hat ein Gesetz zur Bekämpfung der Schwarzarbeit verabschiedet. Die bisher zuständigen Abteilungen bei der Bundesagentur für Arbeit (BA) und dem Zoll sollen in einer Finanzkontrolle Schwarzarbeit zusammengeführt werden. Diese soll durch Einstellung weiterer 2.000 Mitarbeiter bis Jahresende rund 7.000 Beschäftigte haben und dem Zoll angegliedert sein. Die Mitarbeiter werden bundesweit an 113 Standorten vertreten sein; die Zentrale wird bei der Oberfinanzdirektion Köln angesiedelt.
Gewerbliche Schwarzarbeit im Baugewerbe soll eingedämmt werden, indem Unternehmer bei allen Leistungen im Zusammenhang mit Gebäuden und Grundstücken künftig verpflichtet sind, eine Rechnung auszustellen. Der Auftragnehmer muss diese zwei Jahre lang aufbewahren. Unternehmer müssen auch weiterhin ausgestellte Rechnungen zehn Jahre lang aufbewahren. Sie waren bislang aber nicht verpflichtet, Rechnungen auszustellen. Wenn es zu Arbeitsunfällen von Schwarzarbeitern kommt, so kann die Berufsgenossenschaft künftig die Unternehmen für die Kosten regresspflichtig machen.
Für die Bekämpfung der Schwarzarbeit im privaten Bereich werden die kommunalen Ordnungsämter zuständig. Entgegen dem ursprünglichen Entwurf werden die Strafen für Schwarzarbeit im haushaltsnahen Bereich nun sogar gelockert, denn auch die mit Schwarzarbeit verbundene Steuerhinterziehung gilt künftig als Ordnungswidrigkeit.
Für Arbeiten im privaten Bereich darf zudem ohne weitere Pflichten ein Entgelt kassiert werden. Dies ist erlaubt, wenn eine Tätigkeit nicht nachhaltig auf Gewinn gerichtet ist und demnach gelegentlich und im Einzelfall auftritt. Eine regelmäßige Tätigkeit (etwa drei Stunden täglich als Haushaltshilfe) fällt unter die Mini-Job-Regelung und muss bei der Bundesknappschaft gemeldet werden, um pauschale Steuern und Sozialabgaben abzuführen.
Wie eine Nebentätigkeit bewertet wird, hängt auch von der jeweiligen Person ab. Ein Schüler, der regelmäßig Nachhilfe gibt, kann dies bis zur Höhe des steuerlichen Grundfreibetrags von 7.664 € jährlich ohne weitere Pflichten tun. Ein Sozialhilfeempfänger muss hingegen die Einnahmen melden, da es für Bezieher von Sozialhilfe Einkommensgrenzen gibt. Ein Lehrer muss die Einnahmen für Nachhilfe wie bisher versteuern.
Info: www.bundestag.de ■

Unfallverhütungsvorschriften sinnvoll zusammengeführt

Im Rahmen einer Neukonzeption wird derzeit an einer Unfallverhütungsvorschrift gearbeitet, die die bisherigen Unfallverhütungsvorschriften „Fachkräfte für Arbeitssicherheit" (BGV A6) und „Betriebsärzte" (BGV A7) in einer gemeinsamen Vorschrift zusammenführen soll. Die neue Vorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit" wird die Bestellnummer BGV A2 erhalten.

Dies hat jedoch zur Folge, dass – sobald die grundsätzliche Zustimmung zur Inkraftsetzung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit erteilt worden ist – die bisherige Unfallverhütungsvorschrift „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel" (frühere VBG 4) auf eine andere Bestellnummer umgestellt werden muss. Über den Zeitpunkt der Umstellung sowie die neue Bestellnummer wird frühzeitig informiert.

Neben der bereits erfolgten Außerkraftsetzung von 43 Unfallverhütungsvorschriften des so genannten Maschinenaltbestandes durch die neue Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention" (BGV Al) haben die Berufsgenossenschaften der weiteren Außerkraftsetzung folgender Unfallverhütungsvorschriften zum Ende des Jahres 2004 zugestimmt:

- Gase BGV B6
- Sauerstoff BGV B7
- Verhütung und Bekämpfung des Milzbrandes BGV B8
- Gesundheitsdienst BGV C8
- Silos BGV C12
- Schlachthöfe und Schlachthäuser BGV C13
- Kohlenstaubanlagen BGV C15
- Bild- und Filmwiedergabe BGV C26
- Schweißen, Schneiden und verwandte Verfahren BGV D1
- Arbeiten an Gasleitungen BGV D2
- Wärmeübertragungsanlagen mit organischen Wärmeträgern BGV D3
- Kälteanlagen, Wärmepumpen und Kühleinrichtungen BGV D4
- Bauaufzüge BGV D7
- Tragbare Schusswaffen BGV D11
- Schleif- und Bürstwerkzeuge BGV D12
- Arbeiten mit Flüssigkeitsstrahlern BGV D15
- Heiz-, Flamm- und Schmelzgeräte für Bau- und Montagearbeiten BGV D16
- Verpackungs- und Verpackungshilfsmaschinen BGV D17
- Nahrungsmittelmaschinen BGV D18
- Trockner für Beschichtungsstoffe BGV D24
- Verarbeiten von Beschichtungsstoffen BGV D25
- Strahlarbeiten BGV D26

Auch hier ist vorgesehen, die Inhalte ausgewählter Betriebsbestimmungen in Form von Kapiteln in die BG-Regel „Betreiben von Arbeitsmitteln" (BGR 500) zu überstellen (siehe www.hvbg.de/bgvr, Seite 7).

Durch die geplante Außerkraftsetzung wird das gesamte berufsgenossenschaftliche Vorschriftenwerk zum 1. Januar 2005 auf 59 Unfallverhütungsvorschriften reduziert sein.

Info: www.hvbg.de

Prüfung für Gefahrgutbeauftragte wird Pflicht

Gefahrgutbeauftragte müssen künftig für die Verlängerung ihres Schulungsnachweises eine Prüfung ablegen. Darauf weist die TÜV Nord Akademie hin. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums ist eine solche Prüfung ab 1. Juli 2005 Pflicht. Bislang genügt der Besuch einer Fortbildungsschulung, um dann eine Verlängerung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer zu beantragen.

Die TÜV Nord Akademie rät allen Gefahrgutbeauftragten, die 2005 oder 2006 zur Verlängerung ihrer Schulungsnachweise eine Schulung besuchen müssen, dieses noch bis Juli 2005 zu tun. Die Regelung, dass eine Fortbildungsschulung zwölf Monate vor Ablauf des Gültigkeitsdatums besucht werden kann, sollte von diesem Personenkreis genutzt werden.

Info: www.tuev-nord.de

Eindrucksvolle Giganten am St. Gotthard

Tunnelvortriebsmaschinen gehören mit zu den beeindruckendsten Baumaschinen. Mitglieder des VDBUM-Stützpunktes München und weiterer süddeutscher Stützpunkte hatten im Juli Gelegenheit, diese Giganten erst beim Hersteller Herrenknecht in Schwanau und danach im Einsatz auf der Baustelle im Gotthard-Tunnel in der Schweiz zu bestaunen.

Hauptziel der 50 Teilnehmer war natürlich die Baustelle des Gotthard-Eisenbahntunnels bei Sedrun im Kanton Graubünden in der Schweiz. Aber was lag näher, als zuvor bei der Firma Herrenknecht in der Nähe von Freiburg einen Zwischenstopp zu einer Werksbesichtigung einzulegen.

Beeindruckend in der Fertigung...

Herrenknecht entwickelt, produziert und verkauft als einziger Anbieter weltweit die gesamte Bandbreite maschineller Tunnelvortriebsmaschinen, welche ganz besonders auf der Riesenbaustelle des Gotthard-Tunnels mehrfach eingesetzt werden.
Die Hightech-Produkte des Herstellers bewähren sich in allen Geologien, bei einem Bohrdurchmesser von 100 bis 14.200 mm. Im Werk waren die verschiedensten Maschinen in allen Fertigungsstufen nicht nur zu sehen, sondern betriebsfertig sogar anzufassen. Fast ungläubig wurden die Riesenkolosse von bis zu 400 m Gesamtbetriebslänge bei der Werksführung von den Teilnehmern bestaunt. Genau die richtige Einstimmung für die geplante Reise, denn im Einsatz ist von den Kolossen regelmäßig nur ein Bruchteil zu sehen. Angesichts der demonstrierten Dimensionen ist es eigentlich nicht verwunderlich, dass Maschinen bis zu einem Durchmesser von 3.000 mm im Hause Herrenknecht als Mikromaschinen bezeichnet werden. Durch einen ausführlichen Einsatzfilm am Ende der Besichtigung wurde der bei der Werksführung gewonnene Gesamteindruck nochmals intensiviert. Die Herrenknecht AG nimmt im maschinellen Tunnelbau weltweit eine führende und – im wahrsten Sinne des Wortes – „bahnbrechende" Technologie- und Marktposition ein.



Voller Hochachtung bestaunen die Exkursionsteilnehmer die gigantischen Maschinen von Herrenknecht.

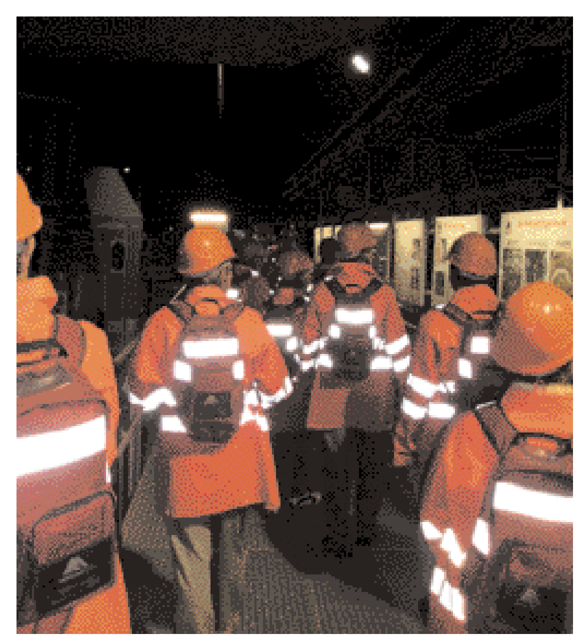
...und beim Einsatz vor Ort

Tief beeindruckt fuhren die Teilnehmer weiter nach Sedrun. Mit dem 57 km langen Gotthard-Basistunnel entsteht in der Realisierung über verschiedene Bauabschnitte hier der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er ist das Herzstück einer Flachbahn durch die Alpen, deren Scheitelhöhe auf nur 550 m ü.NN. liegt. Bei Felsüberlagerungen von bis zu 2.300 m bestehen im Berg somit Temperaturen von 40 bis 45° C. Mit Kühlanlagen müssen die Arbeitstemperaturen im Berg auf ein erträgliches Maß gesenkt werden. Außer dem Nord- und dem Südportal bestehen drei Zwischenangriffe. Von jedem Zwischenangriff aus wird in beiden Richtungen gearbeitet, sodass insgesamt an acht Stellen gearbeitet werden kann. Vom Zwischenangriff Sedrun aus führen nach einem 1 km langen Zugangsstollen zwei Schächte mit einem Durchmesser von 7 m zu den 800 m tiefer liegenden Tunnelröhren. Bei allen anderen Baustellen ist der Zugangsstollen zugleich auch Arbeitshöhe. Das gesamte Ausbruchmaterial sowie jegliches Maschinen- und Bedarfsmaterial und auch die im Tunnel arbeitenden Personen müssen über diese 800 m tiefen Schächte befördert werden. Mit 12 m/s werden die Tunnelbauer – jeweils bis zu 60 Personen – im großen Förderkorb (übrigens eine deutsche Förderanlage von Siemag) in die Tiefe gebracht. ▶

Aufgrund des nonstop-Schichtbetriebes müssen täglich 480 Personen befördert werden. Der Materialtransport hingegen erfolgt sogar mit einer Geschwindigkeit von 16 m/s, also knapp 60 km/h.

Der Förderkorb hat zwei Etagen und eine Nutzlast von 50,8 t, wobei täglich 6.350 t Ausbruchmaterial in Förderwagen mit einer Kapazität von 11 m³ = 17,3 t zu transportieren sind. Die Motorleistung dieser Förderanlage beträgt 4.176 kW. Dimensionen, die im Alltagsgeschäft der fachlich versierten Besucher eher selten vorkommen. Nach der Baustellenexkursion konnten in einer aufschlussreichen Filmvorführung alle Details noch einmal vertieft werden.

Eine mittlere Bergwanderung zu einer Berghütte am späten Nachmittag rundete das Exkursionsprogramm schließlich ab.



Gut gerüstet für die Besichtigung vor Ort. *(Fotos: VDBUM)*

Gelungener Ausklang über Tage

Zum Abschluss hatte der Hauptorganisator Klaus Dörrfuss den „Gemeinde-Präsidenten" (Bürgermeister) von Sedrun auf die Hütte eingeladen, der ausführlich über den Ort und alles, was sich im Zusammenhang mit den riesigen Baustellen dort tut und ändert, informierte.

Die überaus interessante Exkursion hat einen tiefen Eindruck hinterlassen und sowohl über das Erlebte als auch über die weiteren Zukunftspläne wurde während der Heimreise noch viel diskutiert.

Der Dank aller Teilnehmer gilt den Fördernden Unternehmen Herrenknecht, Liebherr, MAN, Wacker und Wirtgen.

Info: www.vdbum.de

Aktuellstes Know-how für besondere Ansprüche

Einen Auftrag mit besonderem Anspruch hat Hochtief als Generalunternehmer mit dem Baulos Mitte beim Bau der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt erhalten. Dabei sind neueste Verfahren und Methoden gefordert; ein Anreiz für die Mitglieder des VDBUM-Stützpunktes Regensburg, die Baustelle in Kinding im Altmühltal zu besuchen.

Nach der Begrüßung informierten Martin Gorich und Michael Pröbstl im Informationszentrum der Hochtief-Baustelle in Kinding zunächst ausführlich über das anspruchvolle Projekt. Die Geschichte der direkten Bahn-Trasse von Nürnberg nach Ingolstadt hat bereits vor 130 Jahren begonnen und wurde immer wieder verschoben, bis endlich ein Beschluss des Bundestages 1996 den Bau besiegelte. Schließlich stellt die Baustrecke einen Teil des transeuropäischen Netzes dar, genauer gesagt eine schnelle Bahnverbindung von Stockholm über Berlin und München nach Verona. Das Baulos Mitte mit 18,35 km ist ein Teilstück der 89 km langen Neubaustrecke. Es beinhaltet drei Tunnel von ca. 15 km Länge und acht Kunstbauwerke. Die Trasse läuft durch den Fränkischen Jura. Dabei stellen die unterschiedlichsten Geländegegebenheiten höchste Ansprüche an Planung, Vermessung und Bau. Die hier vorgefundenen Karstgebiete, deren Vorhandensein nicht vorher bekannt war, haben eine Bauzeitverlängerung und Verteuerung des Projekts verursacht. Es galt damit, eine Aufgabe zu bewältigen, die Know-how und Kompetenz voraussetzt.




Das Ausmaß der Erdarbeiten beim Bau der ICE-Trasse ist gewaltig.


Ausführlich wurden die besonderen Bedingungen der Hochtief-Baustelle in Kinding erklärt. *(Fotos: VDBUM)*

Gebündeltes Wissen und Erfahrung

Wichtigste Säule für den Erfolg dieses Projekts bilden die 600 Mitarbeiter, die aus ganz Deutschland und vielen europäischen Ländern gekommen sind, um im Team diese Aufgabe zu bewältigen. Neben großen planerischen und logistischen Leistungen galt es gigantische Mengen an Erdmassen und Baumaterial zu transportieren und zu verarbeiten. Hochgerechnet ergab sich eine Menge von insgesamt 2,1 Mio. t Ausbruchmaterial, 17.000 t Bewehrungsstahl und 1 Mio. m^3 Beton. Sämtliche Tunnel wurden bergmännisch vorgetrieben. Das geschah entweder im Spreng- oder Baggervortrieb, wobei als Vortriebsverfahren die „Neue Österreichische Tunnelbaumethode“ NÖT angewandt wurde. Erfahrungen aus bekannten Tunnelkatastrophen haben bei den Sicherheitsmaßnahmen ihre Berücksichtigung gefunden. Sämtliche Tunnel wurden im Abstand von 1.000 m mit zusätzlichen Rettungsröhren und Notschächten ausgestattet.

Durch die neue Bahntrasse erhält das Altmühltal einen Regionalbahnhof Kinding mit Park and Ride-Parkplatz. Damit wird die Region aufgewertet und als Ausflugsziel noch attraktiver. Geschwindigkeiten bis 300 km/h, die auf dieser Strecke gefahren werden, erfordern eine sichere Fahrbahn. Der konventionelle Schottergleisbau ist den hier auftretenden dynamischen Kräften damit nicht mehr gewachsen. Hier sind neue Methoden gefragt. Entwickelt wurde hierfür die so genannte feste Fahrbahn. In einem fortlaufend betonierten Trog werden die Schwellen verlegt, die wiederum durch Ausgießen mit Beton in ihrer Lage fixiert werden. Auf die so befestigten Schwellen werden anschließend die ▶

endlos verschweißten Gleise verlegt.
Die Bauarbeiten, die im Herbst 1998 begannen, sind schon weit fortgeschritten. Wenn die Inbetriebnahme der gesamten Strecke von Nürnberg nach München 2006 erfolgt, wird sich die Reisezeit im ICE von 100 min auf 60 min verringern.
Nach Abschluss der Baustellenführung bedankte sich die Gruppe bei dem ausführenden Unternehmen Hochtief und besonders bei Martin Gorich und Michael Pröbstl für die hervorragenden Erklärungen und die Tunnelführung.
An der Ausführung der Erd- und Straßenbauwerke war auch die Firmengruppe H. Geiger GmbH Kinding/Pfraundorf wesentlich beteiligt. Sie sorgte nach Beendigung der Besichtigung für einen gemütlichen Ausklang – mit den New Orleans Dixi Stampers und einem brillanten Feuerwerk, organisiert vom Sprengverein.
Ein herzlicher Dank geht deshalb auch an Herbert Geiger und seine Mitarbeiter für die Einladung und die gute Organisation. vdbum ■

Modernste Fertigung baut auf lange Tradition

Sommerfeste im VDBUM sind auch immer ein Anlass, das gemeinsame Interesse an moderner Technik zu pflegen und sich auf diesem Gebiet weiterzubilden. Entsprechend nutzten die Stützpunkte Kassel und Frankfurt die Möglichkeit zu einem Werksbesuch bei der Volvo Construction Equipment GmbH in Konz Anfang Juli.

Begrüßt wurden die Teilnehmer von Barbara Musche, Volvo-Marketingabteilung. Sie hatte die Gesamtveranstaltung vorzüglich geplant und vorbereitet. Als Vertreter der VDBUM-Geschäftsleitung nahm Vorstandsassistent Hartmut Erhardt an der Exkursion teil.
Der Rundgang startete mit einer kurzen Einführung in die Produktreihe und die historische Entwicklung von Volvo speziell am Standort Konz, wo hauptsächlich die Kompaktmaschinen wie Radlader und Bagger bis 7 t, aber auch Großbagger bis 46 t produziert werden.
Die Firmengeschichte reicht über beachtliche 170 Jahre zurück und auch der erste Volvo-Radlader kam bereits vor 50 Jahren auf den Markt. Mittlerweile besteht die Firmengruppe mit den Bereichen Lkw, Busse, Construction Equipment (Baumaschinen), Marine Power Volvo Penta (Schiffsmotoren), Volvo Aero (Flugzeugmotorenkomponenten, Militärfahrzeugmotoren) und der Finanzierungsgesellschaft financial services aus sechs verschiedenen Säulen.
Der anschließende Rundgang mit erfahrenen Produkt- und Fertigungsspezialisten durch die verschiedenen Produktionsstätten überzeugte durch die eindrucksvolle Fertigungstiefe und die Herstellung in modernsten Bearbeitungszentren, wo Schweißroboter emsig Präzision sicherstellen.
Die Montagearbeiten laufen hintereinander in geordneten Transferschritten ab. Kleine, eingespielte Teams sorgen für einen reibungslosen Arbeits- und Montageablauf. Am Ende der Straße steht dann das fertige Produkt, dass seine Qualität und Praxistauglichkeit bei Endabnahme und Endeinstellung auf einen



Die Mannschaft des VDBUM vor dem Volvo-Verwaltungsgebäude.

mit allen technischen Raffinessen ausgestatteten Prüfstand unter Beweis zu stellen hat.
Nach positiver Prüfung wird das Produkt zum Versand vorbereitet und durch Spediteure, die fast ausschließlich für Volvo fahren und dementsprechend ausgerüstet sind, ausgeliefert.
Sämtliche Fragen der Teilnehmer zu technischen Details wurden ausführlich und in fachlicher Tiefe während des Rundgangs beantwortet.

wechsler möglichst schnell eine Ladeschaufel aufnehmen, hochheben, wieder absetzen, abkoppeln und dann wieder in die Ausgangsposition zurückfahren.

Der Ehrgeiz der Teilnehmerinnen wurde zusätzlich durch Preisprämien für die Schnellsten angestachelt, und so benötigten die Besten nur knapp über 23 s zur Bewältigung der Aufgabe. Man wünschte beinahe, mehr solcher Geräte-



Frauenpower beim Schaufelwechsel. *(Fotos: VDBUM)*

Spaß mit der Technik…

Am Nachmittag galt es auf dem Vorführgelände eine große Auswahl an Radladern und Baggern selbst zu testen.
Besonders die Damen kamen hier auf ihre Kosten. Nach einer kurzen Einführung in Technik und Bedienung von Radladern mussten sie eine gewisse Strecke fahren, über den hydraulischen Schnell-

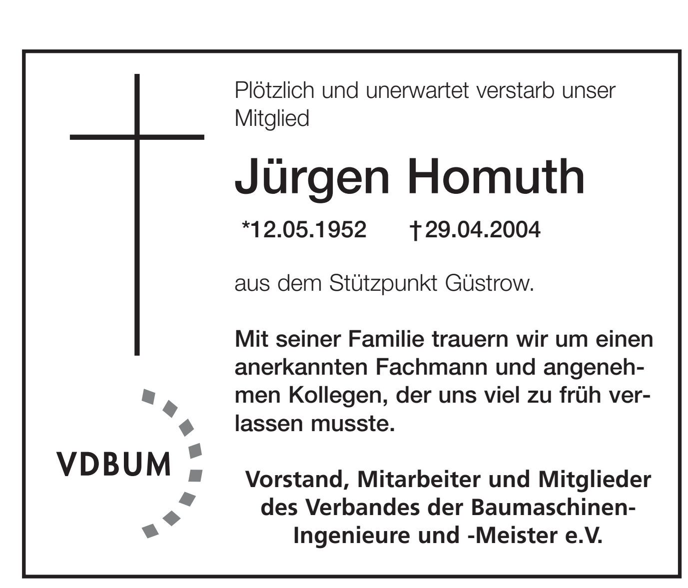
führer auf der Baustelle zu haben.
Auch die Männer durften die Exponate natürlich testen. Ein gestandener Praktiker des VDBUM fand daran soviel Gefallen, dass die im Gelände vorgesehenen Erdmassen kaum reichten, um seinen Tatendrang zu befriedigen – oder anders gesagt, der Bagger mit seiner besonderen Leistungsfähigkeit hatte es ihm wohl angetan.

…und Freude an kulturellen Genüssen

Zum Abschluss des Sommerfestes stand ein Bummel durch die älteste Stadt Deutschlands auf dem Programm. Trier hat eine über 2.000-jährige Geschichte, die in der Frühzeit hauptsächlich von den Römern geschrieben wurde. Am bekanntesten ist wohl die Porta Nigra, das schwarze Tor. Den Namen erhielt es bereits in der Frühzeit, weil das Baumaterial Sandstein nach einer gewissen Zeit ohne Reinigung eine schwarze Patina ansetzt. Die Steinquader sind übrigens nicht gemauert, sondern feinfugig aufeinander gesetzt und durch so genannte bleiummantelte Stahlklammern zusammengehalten. Besonders sehenswert ist auch das römische Bad, das noch zu großen Teilen vorhanden ist.

Im 14. Jahrhundert wurden die Trierer Erzbischöfe bereits Kurfürsten. Das Kurfürstentum bestand bis zur Jahrhundertwende vom 18. auf das 19. Jahrhundert. In den Kellergewölben des historischen Weingutes „Reichsgraf von Kesselstadt", ebenfalls in der Altstadt von Trier gelegen, wurde der Tag mit einer zünftigen Weinprobe und erlesenen kulinarischen Spezialitäten beendet.
Alle Teilnehmer danken Karl-Heinz Sieke, Prokurist bei Volvo, der maßgeblich für das Zustandekommen des Werksbesuches verantwortlich war und sich auch als großzügiger Mentor erwiesen hat.

vdbum ■



Plötzlich und unerwartet verstarb unser Mitglied

Jürgen Homuth

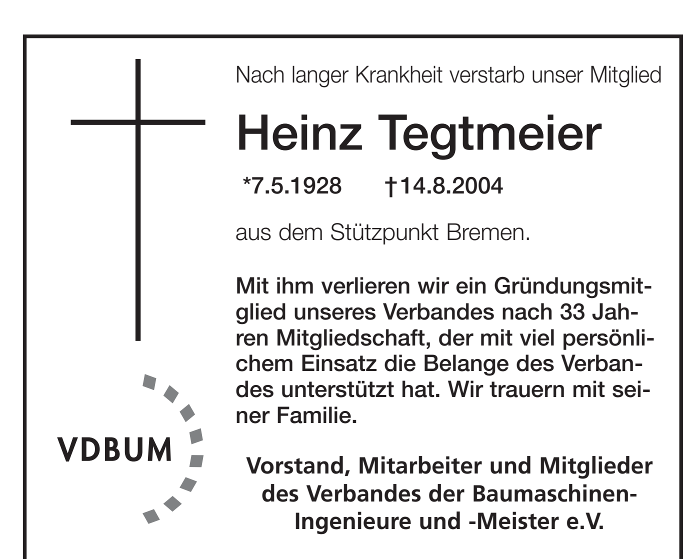
*12.05.1952 †29.04.2004

aus dem Stützpunkt Güstrow.

Mit seiner Familie trauern wir um einen anerkannten Fachmann und angenehmen Kollegen, der uns viel zu früh verlassen musste.

VDBUM

Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.



Nach langer Krankheit verstarb unser Mitglied

Heinz Tegtmeier

*7.5.1928 †14.8.2004

aus dem Stützpunkt Bremen.

Mit ihm verlieren wir ein Gründungsmitglied unseres Verbandes nach 33 Jahren Mitgliedschaft, der mit viel persönlichem Einsatz die Belange des Verbandes unterstützt hat. Wir trauern mit seiner Familie.

VDBUM

Vorstand, Mitarbeiter und Mitglieder des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

VDBUM Seminare 2. Halbjahr 2004



Wir bieten fundierte Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme an – immer orientiert an der beruflichen Praxis und sofort im eigenen Betrieb umsetzbar. Damit Ihr Unternehmen auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt, ist die Qualifikation und die gezielte Förderung von Mitarbeitern ein entscheidender Faktor für die Qualität ihrer Arbeit.

Thema	Termin/Ort	Teilnehmer	Inhalte	Kosten
Sachkundiger / Befähigte Person Erdbaumaschinen nach VBG 40 / BGR 262	24.-25.09.04 Stuttgart 19.-20.11.04 Erfurt	Meister und Ingenieure, die auf dem neuesten Stand der Technik und der Vorschriften sein müssen. Techniker, Monteure sowie Geräteführer und -bediener, die die Sachkundigen-Prüfung von Maschinen und Geräten durchführen.	Der Sachkundige: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen; Die Sachkundigenprüfung: Rechtsgrundlagen, EU-Normen, VBG 40, BGR 262, Sicherheitsregeln und Durchführungsbestimmungen, Seile und Lastaufnahmeeinrichtungen, Hydraulikschläuche, Prüfhinweise, Dokumentationspflicht, BetrSichV Praktische Übungen an verschiedenen Erdbaumaschinen	€ 318,– + MwSt. für Mitglieder € 368,– + MwSt. für Nichtmitglieder
Sachkundiger / Befähigte Person Krane und LKW-Ladekrane nach BGV D6	10.-11.09.04 Köln 26.-27.11.04 Berlin	Meister und Ingenieure, die auf dem neuesten Stand der Technik und der Vorschriften sein müssen. Techniker, Monteure sowie Geräteführer und -bediener, die die Sachkundigen-Prüfung von Maschinen und Geräten durchführen.	Der Sachkundige: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen; Die Sachkundigenprüfung: Rechtsgrundlagen, BGV D 6, VBG 9a, BGR 258, Sicherheitsregeln und Durchführungsbestimmungen, Seile und Lastaufnahmeeinrichtungen, Prüfhinweise, Dokumentationspflicht, BetrSichV Praktische Übungen am Turmdrehkran und LKW-Ladekran	€ 318,– + MwSt. für Mitglieder € 368,– + MwSt. für Nichtmitglieder
Sachkunde elektrische Anlagen und Geräte nach BGV A2	22.-23.10.04 Bremen	Meister und Ingenieure, die auf dem neuesten Stand der Technik und der Vorschriften sein müssen. Techniker, Monteure, Elektriker, elektrotechnisch unterwiesene Personen, sowie weitere Personen, die die Sachkundigen-Prüfung von elektrischen Anlagen und Geräten durchführen sollen. Grundkenntnisse Elektrik/Elektrotechnik sind erforderlich.	Der Sachkundige: Voraussetzungen, Anforderungen, Haftungsfragen; Theoretische Schulung: Gefahren durch Strom, gesetzliche Forderungen, BGV A2, DIN VDE 0100 Teil 410, DIN VDE 0100 Teil 610 und 0105, DIN VDE 0113, DIN VDE 0701 und 0702, BetrSichV Mess-Praktikum: Anlagenprüfung, Geräteprüfung, Isolationsmessung	€ 318,– + MwSt. für Mitglieder € 368,– + MwSt. für Nichtmitglieder

In-house Schulung:
Auf Wunsch führt der VDBUM Angebote aus seinem Schulungsprogramm auch in Ihrem Unternehmen durch – sprechen Sie uns an!

Thema	Termin/Ort	Teilnehmer	Inhalte	Kosten
Gefahrgut- und Abfallrecht – Anwendungswissen für Praktiker –	23.09.04 Stuttgart	Fahrzeugführer, Verlader, Disponenten, beauftragte Personen, Gefahrgutbeauftragte, Abfallbeauftragte sowie weitere Verantwortliche in Betrieben.	Rechtliche Grundlagen von Abfall- und Gefahrgutrecht, Anforderungen aus angrenzenden Rechtsgebieten, Möglichkeiten von Kontrollbehörden, Auflagen und Bußgeldverfahren, Dokumentationspflichten, Klassifizierung von Gefahrgut und Abfall, Hilfsmittel, Literatur/Internet, Begleitdokumente, Praxisbeispiele	€ 198,– + MwSt. für Mitglieder € 228,– + MwSt. für Nichtmitglieder
Ladungssicherung leicht gemacht – Anwendungswissen für Praktiker –	22.09.04 Stuttgart	Fahrzeugführer, Verlader, Leiter der Ladearbeiten, Disponenten, Sicherheitsfachkräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie weitere Verantwortliche in Betrieben.	Rechtliche Grundlagen Ladungssicherung, Vorgehensweise von Kontrollbehörden, Bußgeldverfahren, Fahrphysik „Warum bewegt sich meine Ladung?“, Methoden zur Ladungssicherung, Ladungssicherungsmittel und -hilfsmittel, Sicherungskräfte, Hilfsmittel zur Berechnung, Durchführung einer Beladung	€ 198,– + MwSt. für Mitglieder € 228,– + MwSt. für Nichtmitglieder
Die neue Betriebssicherheitsverordnung – Aktuelle Neuordnung der Gesetzgebung –	09.09.04 Köln 25.11.04 Magdeburg	Unternehmer, Technische Leiter, MTA-Leiter, betriebliche Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, Bauleiter.	Grundidee, Rechtliche Regelungen im Bereich Arbeits- und Sicherheitsschutz, Aufbau und Inhalte der BetrSichV, Dokumentationsverpflichtungen, Technische Regeln Betriebssicherheit, Aufhebung von Verordnungen für überwachungsbedürftige Anlagen, Umsetzung in Betrieben, Gefährdungsbeurteilung, Unterweisung, Prüffristen, Betrieblicher Explosionsschutz	€ 250,– + MwSt. für Mitglieder € 285,– + MwSt. für Nichtmitglieder

Sie benötigen ausführlichere Informationen?

Ganz einfach: ☎ 0421-87168-0 Fax 0421-87168-88
oder unter www.vdbum.de

Anmeldung

Lehrgang, Ort, Termin: ______

Lehrgang, Ort, Termin: ______

Name, Vorname: ______

Straße, PLZ, Wohnort: ______

Firmenanschrift: ______

Telefon: ______ Telefax: ______

Datum, Unterschrift: ______

Rechnungslegung an:

❑ privat ❑ geschäftlich

Bankeinzug: ❑ nein ❑ ja

Bank: ______

BLZ: ______

Konto-Nr.: ______

VDBUM · Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. · Henleinstraße 8a · 28816 Stuhr
Tel.: 0421-871680 · Fax: 0421-87 16 888 · www.vdbum.de · zentrale@vdbum.de

Glückliche Gewinner erlebten moderne Walzenfertigung

Einen interessanten Trip mit genau dem richtigen Verhältnis von Unternehmens- und Produktinformationen sowie Beiprogramm trat kürzlich eine zwanzigköpfige Besuchergruppe aus Deutschland an. Es handelte sich dabei um die Gewinner der „Mitsommernächte" aus Verlosungen auf der letzten NordBau 2003 und VDBUM-Vortragstouren im April und Mai dieses Jahres.



Ein echter Gewinn: Der Besuch im Dynapac-Werk Karlskrona.

In der südschwedischen Küstenstadt Karlskrona befindet sich die Fertigungsstätte der Dynapac-Walzen ab einer Gewichtsklasse von 1,6 t. Knapp 700 Mitarbeiter produzieren im Dynapac-Werk mit modernsten Anlagen Walzen für die Asphalt- und Bodenverdichtung. Die Betriebsgewichte der Maschinen beginnen bei 1,6 t und reichen bis zu fast 20 t schweren Walzenzügen. Die vom Hersteller als „Schwere Verdichtungstechnik" bezeichneten Produktreihen umfassen heute acht Typen Walzenzüge sowie 16 Typen Asphaltwalzen bzw. Tandem-Vibrationswalzen. Die Walzenzüge zwischen 4,2 und 18,6 t können sowohl mit Glattbandage als auch mit Stampffußbandage geliefert werden. Zu ihren Haupteinsatzbereichen zählen der Bau von Straßen, Dämmen und Verkehrseinrichtungen, die Verdichtung von Flächen und auch der Deponiebau.

Die Asphalt- bzw. Tandem-Vibrationswalzen bringen Betriebsgewichte zwischen 1,6 und 16 t auf die Waage. Innerhalb der Produktgruppe stehen auch Modelle mit geteilter Bandage und Ausführungen mit Drehschemellenkung zur Verfügung.

Das moderne Karlskronaer Werk ist perfekt organisiert, die Arbeitsabläufe in der Produktion genau und effizient aufeinander abgestimmt.

Fertigung „brummt" rund um die Uhr

Der deutlich gestiegene Auftragsbestand bzw. -eingang führt dazu, dass 2004 vermutlich mehr als 3.000 Walzen für den weltweiten Bedarf produziert werden müssen. Damit ist klar, dass Dynapac auch hier eine international führende Rolle in der Entwicklung und Fertigung



Das interessierte die Fachleute: modernste Walzenfertigung im Drei-Schicht-Betrieb. (Fotos: VDBUM)

spielt. Um die Auftragsabwicklung dem Kunden gegenüber termingerecht zu bewältigen, wird in Karlskrona in vielen Produktionsabteilungen im Drei-Schicht-Betrieb rund um die Uhr gearbeitet.
In diesem Jahr ging ein besonders beeindruckender Einzelauftrag beim Hersteller ein, denn ein australischer Baumaschinenvermieter gab gleich 100 Walzenzüge in seiner Hausfarbe in Auftrag.

Nicht nur in diesem Fall bewährte es sich, dass die gesamten Produktionsanlagen der Walzenfertigung kontinuierlich am neuesten Stand der Technik ausgerichtet werden. So wurde erst kürzlich eine neue Fertigungsstraße für die neue Baureihe der kleinen Tandem-Vibrationswalzen CC800/900/1000 integriert. Besonderen Wert legt der Hersteller auf höchste Produktqualität. So wird die über Fließband den einzelnen Fertigungsstationen zugeführte Maschine nicht an jeweils neue Arbeitsgruppen abgegeben. Dieselbe



Das Dynapac-Werk in Karlskrona. *(Foto: Dynapac)*

Arbeitsgruppe ist vom Fertigungsbeginn bis zum Endprodukt „für ihre Maschine" verantwortlich und auch eingebunden in die unterschiedlichen Phasen der Qualitätssicherung im Produktionsprozess.
Die Dynapac-Gruppe beschäftigt weltweit 1.800 Mitarbeiter an sieben Standorten. Zwei davon, Lingen und Wardenburg, befinden sich in Deutschland.

Hier war Gefühl für die Technik gefragt

Die Teilnehmer der Besuchergruppe, sämtlich Fachleute, zeigten sich deutlich vom Werk Karlskrona beeindruckt. Und natürlich genossen sie auch das glänzend organisierte Beiprogramm, zu dem neben anderen Freizeitvergnügen auch ein Geschicklichkeitsturnier mit einem Typ der neuen Tandem-Vibrationswalzen zählte.

Hier wurde zwar, wie es sich gehört, auch ein Sieger gekürt, aber Spaß und Unterhaltung standen für alle Beteiligten deutlich im Vordergrund. Kompliment an Dynapac und Dank für das Interesse der Teilnehmer. vdbum ■

Teleskop im anspruchsvollen Montageeinsatz

Feinfühlig werden beim Neubau des Lufthansa-Verwaltungsgebäudes am Frankfurter Flughafen mit dem neuen MRT 2540 M Serie in Höhen von bis zu 27 m Glaselemente durch die Seufert-Niklaus GmbH eingesetzt. Der Spezialist für Glasfassaden setzt dabei auf einen Manitou-Teleskopen (Grundtragkraft 1.000 kg), um die aus ca. 5.000 Einzelelementen bestehende Gesamtglasfläche von 20.000 m² zu montieren. Die Hubhöhe des Teleskopen beträgt 25 m, in Verbindung mit dem speziell ausgerüsteten Arbeitskorb wird dadurch eine Greifhöhe von 27 m erreicht. Am Korb wurde eine elektrisch-endlos-drehbare sowie horizontal gelagerte Vakuumsaugtraverse montiert, um nach der Aufnahme der liegenden Fenster die millimetergenaue Positionierung in der Senkrechten zu ermöglichen. Die einzelnen Vakuumsauger werden je nach Größe der Fensterelemente in einem U-Profil verschoben.

Netzunabhängig arbeiten

Die in der Arbeitsbühne integrierte Stromversorgung, gespeist durch eine 12-V-Batterie, lässt die komplette Vakuumsauganlage inklusive der Drehvorrichtung völlig separat und vom übrigen Netz unabhängig arbeiten. Die Funktionen des Arbeitskorbes werden direkt vom Korb aus gesteuert. Der Arbeitskorb ist in sich um 180° hydraulisch schwenkbar. Die Tragkraft der Sauganlage beträgt maximal 600 kg und ist auch für Blechfassaden oder ähnliches zu verwenden.
Ein wesentlicher Vorteil dieser Maschine ist die variable, frei wählbare und zusätzlich programmierbare Stützdruckbegrenzung. Fünf Unterprogramme wurden speziell für den Lufthansa-Bau programmiert, um mit einem minimalen Stützdruck von 5,7 t bis zum maximalen Stützdruck flexibel arbeiten zu können.



In bis zu 24 m Höhe müssen Glaselemente eingebaut werden.
(Foto: F. O. Stürmer)

Komfortable Ausstattung

Des Weiteren ist der MRT 2540 mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet und darf in geschlossenen Räumen benutzt werden. Die Maschine kann jederzeit auch mit einer Funkfernsteuerung nachgerüstet werden, welche den Bediener im Führerhaus des drehbaren Teleskopen ersetzt.

Info: www.manitou.de ■



Mobile Soforthilfe bei Hydraulikschäden

Vollsperrung auf der Autobahn – nur zwanzig Stunden Zeit. Bis zum Morgen müssen die Bauunternehmer über der A3 zwei Brücken komplett abreißen. Sprengung ist wegen benachbarter Wohnhäuser nicht möglich. Nichts darf schief gehen, auch im Interesse der Autofahrer. Ein Geräteausfall brächte den Zeitplan möglicherweise zum Kippen und würde immense Kosten verursachen.



Hydraulikhämmer und anderes Großgerät unterliegen stärksten Belastungen. Bei Defekten ist ein geschultes Technikerteam innerhalb einer Stunde vor Ort und behebt den Schaden auf der Baustelle. (Foto: Pirtek)

Für den Notfall alles an Bord

Für solche und ähnliche Fälle gibt es Pirtek. Der Rund-um-Sofort-Service behebt Hydraulikschäden sofort auf der Baustelle. Die mobilen Werkstattwagen des Unternehmens haben ein großes Lager an notwendigem Zubehör an Bord, inklusive Schlauchpresse und -säge. Auch auf die Baustelle an der A3 hatte die Bauleitung in weiser Voraussicht den mobilen Service-Wagen bestellt. Dieser kam prompt etliche Male zum Einsatz, behob entstandene Hydraulikschäden sofort und gewährleistete so die Einhaltung der 20-Stunden-Frist.

80 % der Stillstandzeiten auf Baustellen werden durch defekte Hydraulikschläuche verursacht. Die meisten Bauunternehmer scheuen jedoch Kosten und Aufwand für eigene Lager.

Aber das Risiko des Zeitverlustes bei Hydraulikdefekten ist groß und es kann teuer werden. Diese Dienstleistungslücke schließt die Pirtek Deutschland GmbH. Das internationale Franchise-System, das ursprünglich in Australien erdacht wurde, kann durch geschulte Techniker jegliche Hydraulikdefekte schnellstens beheben.

Info: www.pirtek.de ■

Transporter mit ausziehbarem Laderaumboden

DaimlerChrysler bietet ab sofort für die Mercedes-Benz-Transporterfamilie Vito und für die Ausstattungslinien Trend und Ambiente im Full-Size-Van Viano einen ausziehbaren Laderaumboden an, der sich bereits im Mercedes-Benz Vaneo bewährt und großer Beliebtheit erfreut.

Auf den ausgezogenen Laderaumboden mit den Abmessungen von 676 mm auf 1.263 mm können außerhalb des Fahrzeugs bequem schwere oder unhandliche Ladungsteile positioniert werden. Der Laderaumboden lässt sich auf zwei Längen entweder 340 mm oder 512 mm ausziehen und zur Beladung einrasten. Mit einem Handgriff kann dann die Arretierung gelöst werden und die Ladung bis 120 kg bequem ins Fahrzeug geschoben und der Laderaumboden für den Transport verriegelt werden. Zur sicheren Fixierung stehen sechs variabel positionierbare Verzurrösen zur Verfügung.

Die Oberfläche des Laderaumbodens besteht aus strapazierfähigem und rutschfestem sowie abwaschbarem Kunststoff und ist somit jedem Einsatz gewachsen. Der gesamte Boden ist bis zu einem Gesamtgewicht von 250 kg belastbar.

Für den Fall, dass der ausziehbare Laderaumboden nicht benötigt wird, kann er mit wenigen Handgriffen ausgebaut werden.

Info: www.mercedes-benz.de



Noch bequemer transportieren mit ausziehbarem Laderaumboden. (Foto: DaimlerChrysler)

Rechtzeitig Stufe 3a-Motoren für Erstausrüster

John Deere Power Systems (JDPS), Hersteller von Dieselmotoren für die Land- und Forstwirtschaft, überzeugt mit einer neuen Produktreihe der Stufe 3a-Hochleistungsmotoren, die erstmals auf der diesjährigen bauma vorgestellt wurden.

Wie bereits bei den Stufe 1-und Stufe 2-Motoren, werden auch die neuen Modelle für Erstausrüster (OEMs) erhältlich sein, bevor die Anforderungen der Stufe 3a im Januar 2006 für Motoren mit einer Leistung von mehr als 130 kW in Kraft treten.

Hauptanforderung ist eine Verringerung der Stickoxide (NO_x) um 40 %. NO_x können mit verschiedenen Methoden reduziert werden – zum Beispiel durch Senkung der Verbrennungstemperaturspitzen. Jedoch können hierdurch andere Motoren- und Einbauparameter negativ beeinflusst werden. Bei der Auswahl der Technologie zur Erfüllung der Stufe 3a-Anforderungen galt es zudem, die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener Märkte und Anwender zu berücksichtigen. Auf einigen Märkten ist ausschließlich hohe Leistung gefragt, während auf anderen vor allem der Preis und weniger die Sonderausstattung eine Rolle spielt. Vor diesem Hintergrund wurden unterschiedliche Kombinationen von bewährten Technologien genutzt, um für jedes der individuellen Anwendungsgebiete die optimale Lösung zu finden.

Im Ergebnis kann der Hersteller sowohl die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte als auch rentable Flexibilität anbieten.

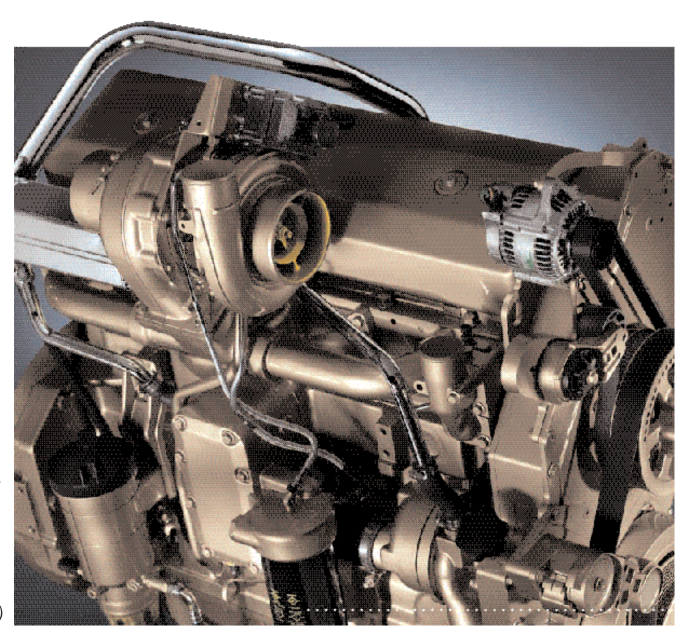
Mit den PowerTech-Plus-Motoren ist es dem Hersteller gelungen, sowohl ein Angebot für Märkte, auf denen hohe Leistung gefragt ist zu schaffen, als auch dort zu punkten, wo die Kosten eine Hauptrolle spielen.

Für leistungsintensive Märkte wurden bedeutende Änderungen am oberen

Ende der John-Deere-Motorenreihe eingeführt. Der Hubraum der beiden größten Motoren wurde vergrößert und die 8,1-l- und 12,5-l-Motoren durch die neuen Modelle PowerTech-Plus 9,0 l und 13,5 l für die Stufe 3a ersetzt. Diese Motoren mit größerem Hubraum und vier Ventilen bieten Leistungsdaten, Spitzendrehmomente, Verbrauchsdaten, Anzug- und Kaltstartverhalten, die vergleichbar oder besser als bei den Stufe-2-Motoren sind.

Zusätzlich gibt es auch PowerTech-Plus-Modelle mit 4,5 und 6,8 l. Die 4,5-l-Modelle liefern eine Leistung im Bereich von 116 bis 138 kW; die 6,8 l von 104 bis 205 kW; die 9,0 l von 168 bis 298 kW; und die 13,5 l von 261 bis 448 kW. Diese Modelle punkten überall dort, wo die Kosten eine besonders große Rolle spielen. Die Technologie setzt hier auf Zylinderköpfe mit je zwei Ventilen, das Hochdruck-Kraftstoffsystem Common Rail, full authority Motor-Steuerungselektronik, Standard- oder Wastegate-Turbolader und Luft-Luft-Zwischenkühlung. Diese Kombination ermöglicht die Beibehaltung des derzeitigen Leistungsniveaus bei Spitzendrehmoment, Drehmoment bei niedrigen Geschwindigkeiten und Anzugsverhalten zu einem Preis, der dem der Stufe-2-Motoren vergleichbar ist.

Die Technologie der Reihe PowerTech-Plus setzt auf gekühlte Abgasrückführung (EGR), womit die Temperaturspitzen bei der Verbrennung gesenkt werden. Durch Rückführung der Abgase durch den Ansaugkrümmer, wo sie mit angesaugter Frischluft vermischt werden, wird der Luft Sauerstoff entzogen und damit die Konzentration an NO_x gesenkt.



Motor Power Tech 6,8 l: ohne Leistungsminderung den Anforderungen der Stufe 3a/Tier 3 angepasst. *(Foto: John Deere)*

Eine weitere wichtige Neuerung der Stufe 3a-PowerTech-Plus-Motoren ist der Turbolader mit schwenkbaren Leitschaufeln (VGT), der den Betrieb des EGR unterstützt. Der VGT arbeitet mit einer elektronischen Steuerung, um den Volumenstrom des rückgeführten Abgases, das sich mit der Frischluft vermischt, zu regulieren. Wenn sich zum Beispiel die Motorenlast erhöht, so ändert die elektronische Steuerung die VGT-Leitschaufeln, um sicherzustellen, dass das Mischungsverhältnis von Frischluft zu rückgeführtem Abgas stimmt.

Zusätzlich zum Steuersignal des VGT steuert eine neue 32-bit-Motor-Steuerungseinheit (ECU) auf Power-PC-Basis das Luft-Kraftstoff-Mischungsverhältnis, die Mehrfach-Kraftstoff-Einspritzung und den Volumenstrom des EGR. Die ECU ist für Diagnose-Momentaufnahmen geeignet, womit bis zu sieben verschiedene Diagnose-Datensätze aufgezeichnet und gespeichert werden können.

Info: www.johndeere.com ■

Günstig mieten und Baukosten sparen

Die BauRent Baumaschinen Miet-Service GmbH hat Niederlassungen in ganz Deutschland, ist herstellerunabhängig und bietet ein umfassendes Programm an Baumaschinen und Geräten. Dazu einen Service, dessen Leistungen von einer qualifizierten Beratung über pünktliches Anliefern und Zurückholen der gemieteten Maschine bis zur technischen Unterstützung vor Ort reicht. Typisch für das Unternehmen ist auch, dass immer wieder neue Maschinen und Geräte ins Programm aufgenommen werden. Vor allem dann, wenn sie ▶



Baukompressor mit modernster Turbotechnik aus der BauRent-Mietflotte – CompAir C190TS. *(Foto: BauRent)*

rationellere Maßnahmen ermöglichen und für niedrigere Kosten sorgen. Die aktuelle Programmerweiterung beweist dies einmal mehr.

Seit BauRent Minibagger führt, handelt es sich stets um Modelle in ausgesprochen kompakter Bauweise. Der jetzt neu in das Programm aufgenommene Hanix H36R hat sogar praktisch kein Heck mehr. Als erster Minibagger lässt er sich selbst an engsten Stellen noch problemlos schwenken.
Der „Mini" eignet sich sogar zum Einsatz für und in solchen Gräben, die gerade einmal so breit sind wie sein Raupenfahrwerk, ganze 1,7 m.

Auch wenn es um Kompressoren geht, sind nur moderne Typen im Programm des Vermietspezialisten zu finden. So steht ab sofort der CompAir C190TS-12 bereit. Er ist mit einem neuartigen, patentierten Kompressorsystem ausgerüstet, dessen Ansaugluft durch einen zweiten Abgasturbolader vorverdichtet wird. In Verbindung mit einer feinfühligen und sich über einen großen Bereich erstreckenden Regelung der Motorleistung lassen sich dadurch bis zu 28 % Kraftstoff sparen.
Die Liefermenge des C190TS-12 beträgt 19 m^3/min bei 12 bar (Druckumschaltung auf 8 bar ohne weiteres möglich).

Trotz der konjunkturellen Stagnation hat BauRent in diese neuen Maschinen investiert, weil damit Bauaufträge erheblich kostengünstiger ausgeführt werden können als bisher.

Info: www.baurent.com

Anpassungsfähige Zweiwege-Bagger

Die Wittfeld GmbH setzt, gerüstet mit umfangreichen Erfahrungen im Segment Bahnbau, bei extrem vielfältigen Bahnbauarbeiten immer wieder auf Zweiwege-Bagger von O&K. Tieflöffel, Greifer, Ramme – die verschiedenen Ausrüstungen lassen sich schnell wechseln und an die jeweiligen Aufgaben anpassen. Auch das Aufgleisen auf Rillenschienen oder festem Gleiskörper ist schnell und problemlos zu erledigen. Eine robuste Schienenführungsanlage sorgt für hohe Standsicherheit und gute Fahreigenschaften. Die Kabine ist großzügig und übersichtlich gebaut. Auch der Lotse kann von seinem Platz aus alles übersehen und in Gefahrensituationen sämtliche Gerätefunktionen schnell abschalten.
Alle Straße-Schienen-Bagger unterliegen besonders strengen Sicherheitsprüfungen. Die Geräte werden im Herstellungswerk in Berlin von beauftragten Beamten der Deutschen Bahn eisenbahnrechtlich abgenommen. Zu den Sicherheitsmerkmalen gehört u. a., dass die Zweiwege-Bagger von O&K durch den konstant niedrigen elektrischen Widerstand zwischen den Führungsrädern vom nächsten Stellwerk präzise geortet und bei Bedarf angesprochen werden können. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen sind z.B. eine Schutzerdung, eine Schwenkwinkelbegrenzung, ein Batteriehauptschalter, wodurch bei Kurzschlüssen ein Kabelbrand verhindert werden kann, sowie eine Notpumpe, mit der das Gerät im Havariefall in Abschlepp-position gebracht werden kann.



Die Pkw-Verladerampe in Troisdorf entstand mit Hilfe von O&K-Zweiwege-Baggern. (Foto: O&K)

Die Baugesellschaft Wittfeld ist auch mit dem Service von O&K zufrieden. Die Ersatzteile kommen aus Dortmund und stehen meist innerhalb eines Tages bereit. Und die Serviceleute sind auch schnell zur Stelle.
Wittfeld sorgt bei seinen Geräteflotten für aktuelle Geräte. 7.000 bis 10.000 Betriebsstunden bzw. etwa sechs Jahre sind für Wittfeld das Maximum. Dann werden die Geräte ausgetauscht.
Das Einsatzsspektrum der Geräte ist groß. Im Auftrag der Bahn AG führt Wittfeld Neu- und Umbauten, Unterhaltung von Gleisen und Weichen, Gleissanierung, Unfallmanagement, Weichenbau in Schotter und Beton, Gleisbau konventionell mit Beton- und Stahlschwellengleis durch.
Info: www.orenstein-koppel.com



2005
VDBUM
2005
V UM

Automatisierte Vertriebs- und Logistikprozesse

Die Rösler Intelligent Consuming GmbH hat ein zum Patent angemeldetes System entwickelt, mit welchem Vermiet-, Verleih- und Verkaufsprozesse völlig autonom und automatisch abgewickelt werden können.
Die Vision und das langfristige Ziel bestehen in der Etablierung einer neuen Betriebsform des Handels. Sie zeichnet sich dadurch aus, jedes beliebige Produkt, ohne Personal, auf geringstem Raum, kostengünstig, sieben Tage in der Woche, 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr anbieten zu können.
Das Geschäftsmodell umfasst die Vermietung und den Verkauf von Selbstbedienungs-, Verkaufs- und Vermietstationen in unterschiedlichster Ausprägung in verschiedensten Anwendungsbereichen. Eine weitere Anwendung ist die Nutzung zum Management der betriebsinternen Werkzeuglogistik und Materialversorgung.

Jede Lösung realisierbar

R-Icon erzielt Umsätze durch den Verkauf oder die Vermietung der SB-Stationen sowie durch ergänzende Dienstleistungen, wie Bestückung, Kommissionierung, Schulung, Wartung, Datenverwaltung, Reinigung usw. Dabei existieren für die verschiedenen Märkte bereits modulare Standardproduktserien (Container Line, Craft Line, Tool Line, Access Line) mit definierten Leistungsspektren (Mikroprozessorgesteuerte Inhouse-Regal-Lösungen, einbruchsichere sowie seewasserfeste High-End-Container mit GSM-Internetanbindung, diverse Shopfunktionalitäten sowie multimediale Benutzeroberfläche (Touch-Screen).
Das Produktspektrum umfasst alle zum Aufbau des Gesamtsystems notwendigen Teilkomponenten, wie Schlüssel-Schloss-Systeme, die Software-Komponenten sowie die Zugangs- und Überwachungssysteme. Durch den Einsatz der eigenentwickelten Standard-Komponenten ist jede kundenspezifische Lösung schnell und zuverlässig realisierbar.
Die Innovation besteht in dem von R-Icon entwickelten Schlüssel-Schloss-System. Das besondere Merkmal ist ein Halter mit einem Chip in der Größe einer Euro-Münze, der die notwendigen Daten zur Identifikation des Nutzers und seine Autorisierung für bestimmte Produkte gespeichert hat. Dieser Schlüssel dient zur Öffnung der SB-Station und zur Entnahme der Produkte. Er qualifiziert sich durch seine Robustheit gegenüber einer Magnetstreifenkarte für den Betrieb auf Baustellen.



Schrankbasiertes Verkaufs-, Verleih- und Vermietsystem: R-Icon Craft Line. *(Foto: R-Icon)*

Selbst Rückgabe ist geregelt

Nicht- oder teilautomatisierte Werkzeug- und Materialausgaben für Baustellen oder Werkzeugautomaten für die innerbetriebliche Nutzung existieren bereits.
Zum Teil erlauben diese Systeme auch eine elektronische Identifikation des Benutzers bei gleichzeitiger Erfassung der entnommenen Waren.
Die erweitertete R-Icon-Lösung kann sich an jede Warengruppe anpassen, und auch die entsprechenden Rückgabeszenarien sind geregelt.
Info: www.r-icon.com ■

Für Niedrigemissionen in Serie ab 2005

Perkins ist mit der neuen Offhighway-Dieselmotorengeneration 1100D-Serie für die verschärften Emissions-Richtlinien Stufe 3a und Tier 3 gerüstet. Die neue einheitliche Vier- und Sechszylinderbaureihe mit 1,1 l Hubraum pro Zylinder geht ab Anfang 2005 in Produktion und ist damit sechs Monate vor in Kraft treten der neuen Richtlinie für Offhighway-Anwendungen lieferbar. Neben reduzierten Emissionswerten bieten die neuen Perkins-Diesel der 1100D-Serie eine Reihe weiterer Verbesserungen. Für Maschinenhersteller bedeuten diese Verbesserungen leisere Maschinen, einfache Motorinstallation sowie perfekte Integration der Motor- und Maschinenfunktionen.

Die Anwender profitieren von höherer Produktivität und niedrigeren Betriebskosten.

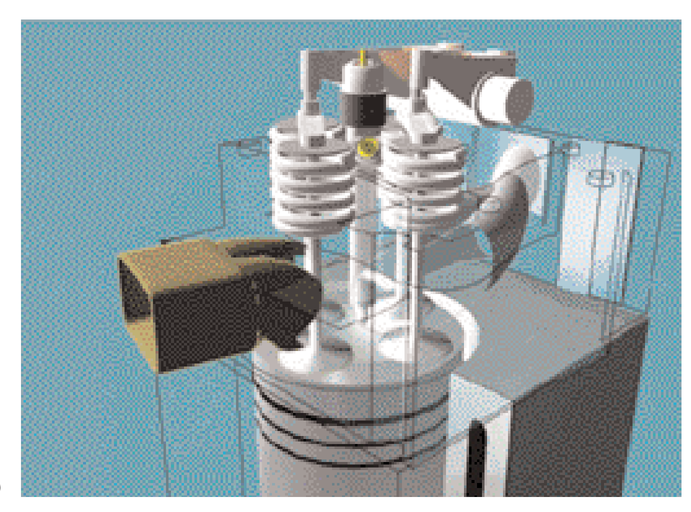
Die neue Baureihe beinhaltet verschiedene mechanisch und elektronisch geregelte Dieselmodelle in umfassender Auswahl. Dies erlaubt dem Erstausrüster, die ideale Antriebslösung für sich zu wählen. Einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Entwicklung leistete das modifizierte Verbrennungssystem, das auf der bewährten Caterpillar-Technologie Acert basiert.

Das exakt abgestimmte Common Rail-Einspritzverfahren wird ergänzt durch optimierte Verhältnisse im Brennraum der Zylinder. Daraus resultiert ein vollkommener Verbrennungsablauf mit reduzierten NO_x- und CH-Werten. Die niedrigeren Abgas-Emissionswerte der 1100D-Serie erfüllen problemlos die strengen Emissionslimits der kommenden Stufe 3a/Tier 3. Für Anwendungen mit vergleichsweise niedrigem Leistungsbedarf stehen Motormodelle mit hoch entwickelter mechanischer Einspritztechnologie, womit ebenfalls die neuen Emissionslimits erfüllt werden, zur Verfügung.

Deutlich verbessert wurden die Kennwerte der gesamten Motorenfamilie. Die Nennleistungen sind bis zu 43 % und die Spitzendrehmomentwerte bis zu 51 % höher. Ferner sind Hochleistungsvarianten mit Nennleistungen über 186 kW im Programm.

Als Antwort auf die Nachfrage für spezielle Anwendungen hat Perkins weitere Sechszylindermodelle mit Spitzenleistungen von 186 kW bis 246 kW in der „Pipeline". Diese Varianten werden 2005 vorgestellt, rechtzeitig vor Einführung der neuen Limits.

Der Kraftstoffverbrauch der 1100D-Serie ist trotz der höheren Leistungswerte ebenso niedrig wie bei den Stufe 2/Tier 2-Motoren. Ein weiteres, wichtiges Detail liegt in der weiten Kraftstofftoleranz der neuen Baureihe, womit künftig neben handelsüblichem Diesel auch Kraftstoffe mit geringeren Schmiereigenschaften sowie viele andere Kraftstoffarten eingesetzt werden können.



Das Verbrennungssystem der neuen 1100 D Motoren-Serie mit vier und sechs Zylindern. *(Foto: Perkins)*

Dank des neuen Verbrennungssystems und einigen verbesserten mechanischen Motorkomponenten wurde ein um 3 dB(A) deutlich reduzierter Gesamtgeräuschwert der 1100D-Serie erzielt. Damit können die Maschinenhersteller den Geräuschpegel ihrer Maschinen ebenfalls spürbar senken und vorgeschriebene Lärmgrenzwerte mit einfacheren Mitteln einhalten. Erwähnenswert ist darüber hinaus das niedrigere Leerlaufgeräusch, das für viele Anwender ein wichtiges Beurteilungskriterium beim Kauf einer neuen Maschine ist.

Der reduzierte Gesamtgeräuschpegel wurde nicht zuletzt auch durch verbesserte kritische Bauteile erreicht, die das Motorgeräusch maßgebend beeinflussen.

Überarbeitet und verbessert präsentieren sich Motorblock, Schmierölwanne, Steuergehäuse, Steuerräder und Kolben. Außerdem war eine insgesamt optimierte Motorstruktur für eine spürbar verminderte Lärmabstrahlung entscheidend.

Ebenso wurde bei der Konstruktion großer Wert auf eine einfache Installation der Folgegeneration gelegt. Die 1100D-Serie besitzt kompakte Einbaumaße und ist problemlos austauschbar, das heißt, der Maschinenhersteller wird nicht mit teuren Umbaumaßnahmen konfrontiert. Da die erforderliche Kühlleistung nicht erhöht ist, können vorhandene Konstruktionen und Kühlsysteme beibehalten werden.

Von der fortschrittlichen Technik profitieren Erstausrüster und Anwender gleichermaßen, zumal die kompakte Bauweise eine bequeme Servicezugänglichkeit erlaubt. Der Serviceintervall beträgt nach wie vor 500 Stunden und es sind keine zusätzlichen Spezialwerkzeuge für die neuen Motoren der Stufe 3a/Tier 3-Generation erforderlich. Darüber werden sich vor allem die Betroffenen im Servicebereich freuen.

Info: www.perkins.de

Kompromisslos, kompakt und komfortabel

Volvo CE präsentiert ein neues Kompaktbaggersortiment, die ECR-Kurzheckbagger in der Gewichtsklasse 2,5 bis 8 t. Ideal sind diese nach dem Short-Radius-Konzept entwickelten Bagger für räumlich beengte Einsätze, z.B. in innerstädtischen Bereichen. Die erste Serie umfasst vier Modelle – ECR28, ECR38, ECR58 und ECR88.

Komfort und Sicherheit haben eine wichtige Rolle bei der Entwicklung dieser Bagger gespielt. Alle Modelle sind zwar außen kompakt, innen aber erstaunlich geräumig – so z.B. mit hervorragender Beinfreiheit. Annehmlichkeiten, wie einstellbare Federung für den Fahrersitz, hohe Rückenlehne und Armstützen zum Bedienen der Joysticks, schaffen einen erfreulichen Komfort im harten Baustellenalltag. Auch die Sicherheit kommt nicht zu kurz: FOPS 1-, ROPS- und TOPS-Schutz verhindern Personen- und Sachschäden durch herunterfallende Gegenstände, Überrollen oder Umkippen der Maschine. Ebenfalls zum Schutz des Fahrers und „nahe stehender" Kollegen dient die automatische Blockierung aller Bedienfunktionen beim Ein- und Aussteigen.

Großflächige Verglasung, schmale Ecksäulen, abgeschrägte Motorhaube und nicht zuletzt das insgesamt extrem kurze Heck ermöglichen einen exzellenten Rundumblick. Die Außenspiegel tragen ebenfalls dazu bei. Die Instrumentierung sitzt direkt im Blickfeld des Fahrers.



Eine runde Sache – die neuen Volvo-Kurzheckbagger, außen kompakt und innen geräumig. (Foto: Volvo CE)

Zum Rundumkomfort des Fahrers trägt auch die Lagerung der Kabine auf Gummi-Dämpfelementen bei, die Erschütterungen und Stöße vom Fahrerplatz fernhalten.

Die Maschinen haben angenehm niedrige Innen- und Außenschallpegel. Dies ist u. a. den geräuscharmen Volvo-Dieselmotoren der neuen Generation zu verdanken, leistungsfähigen 16-Ventil-Direkteinspritzern, die auch weit unter den zulässigen Emissionswerten bleiben. Zudem sind sie bei allen Modellen mit Leerlaufautomatik ausgestattet, ähnlich der bei größeren Baggern. Beim ECR58 und ECR88 ist der zweistufige Fahrantrieb mit einer Funktion für den automatischen Wechsel von hoher zu niedriger Stufe je nach Belastung ausgestattet.

Mit bewährten Volvo-Komponenten und effizienter Load-Sensing-Hydraulik sind diese Kompaktbagger auf Produktivität getrimmt. Die Maschinen können beim Graben vorwärts und rückwärts bewegt werden, ein vorbildliches Merkmal beim Planieren und beim Einsatz in beengten Räumen. Mit beeindruckenden Losbrech- und Reißkräften sind diese Kompaktbagger bestens für schwierige Einsätze gerüstet.

Info: www.volvo.com

Wilfried Ludwig †

Dynapac-Geschäftsführer Wilfried Ludwig ist am 25. Juni dieses Jahres im Alter von 57 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben. Ludwig begann seine Karriere bei Dynapac 1986 und übernahm 1991 die Geschäftsführung für den Standort in Wardenburg. Im Jahr 1996 wurde ihm auch die Verantwortung für das Svedala Demag Werk in Lingen übertragen.

Trotz aller Krisen im Baumaschinengeschäft ist es ihm gelungen, das Unternehmen auf stetigem Wachstumskurs zu halten und zu einem der erfolgreichsten Hersteller im Baumaschinenbereich zu machen. Zu den Meilensteinen in seiner Laufbahn zählen u. a. die Integration von Svedala Demag in die Dynapac Firmengruppe, außerdem die Einführung des Straßenfräsenprogramms im Jahr 2000.



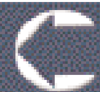
Wilfried Ludwig (Foto: Dynapac)

Das Kompaktasphalt-Konzept, erst 2004 auf der bauma vorgestellt, ging auf seine Initiative zurück. Es war sein letztes und ebenfalls sehr erfolgversprechendes Großprojekt. Mit ihm verliert die Baumaschinenbranche eine der führenden Persönlichkeiten. Nicht zuletzt Ludwig ist es zu verdanken, dass Dynapac eine der weltweit führenden Marken im Asphalteinbau und der Bodenverdichtung geworden ist und diese Spitzenposition souverän durch alle Widrigkeiten behauptet und ausgebaut hat.

Neben seiner Familie standen das Unternehmen und das Wohl seiner Mitarbeiter für Ludwig stets an erster Stelle.

Info: www.dynapac.com

Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger





Ignaz Walter (Foto: HvBI)



Hans-Joachim Wolff (Foto: HvBG)



Gordon Riske (Foto: Deutz)



Rob Swinnen (Foto: Metso Minerals)

Wieder gewählt

Der Augsburger Bauunternehmer Prof. Dr. h. c. Ignaz Walter ist erneut an die Spitze des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie gewählt worden. Die Mitgliederversammlung bestätigte den Aufsichtsratsvorsitzenden der Walter Bau-AG vereinigt mit Dywidag als Präsidenten des bauindustriellen Spitzenverbandes.
Info: www.bauindustrie.de

Wechsel im Vorstand

Am 1. Juli 2004 hat Dr. Hans-Joachim Wolff den Arbeitgebervorsitz im Vorstand des Hauptverbands der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HvBG) angetreten. Er übernimmt das Amt von Herbert Kleinherne, der nach 13 Jahren an der Spitze des Verbandes aus Altersgründen zurücktritt. Vorstandsvorsitzender auf Arbeitnehmerseite bleibt weiterhin Klaus Hinne. Mit Hans-Joachim Wolff übernimmt ein erfahrener Praktiker aus der Bauwirtschaft und langjähriges Gremienmitglied der Berufsgenossenschaften den Vorstandsvorsitz des Hauptverbands. Seine beruflichen Stationen umfassen unter anderem Tätigkeiten als Vorsitzender des Vorstandes der Dyckerhoff & Widmann AG sowie der mit Dywidag vereinigten Walter Bau-AG. Neben seiner Karriere war Wolff fast zwanzig Jahre in der Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaften aktiv, seit 1998 führt Wolff den Vorstand der Tiefbau-Berufsgenossenschaft auf Arbeitgeberseite. Daneben hatte er Funktionen bei verschiedenen Verbänden der Bauindustrie inne.
Info: www.hvbg.de

Vertragsverlängerung

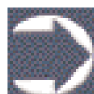
Im Vorfeld der Hauptversammlung hat der Aufsichtsrat der Deutz AG bekannt gegeben, dass der Vertrag von Deutz-Chef Gordon Riske bis zum Jahr 2010 verlängert wurde. Aufsichtsrat und Anteilseigner waren sich einig, dass Deutz nach der erfolgreichen Restrukturierung nun langjährige Kontinuität in der Unternehmensführung braucht, um die mittelfristige Wachstumsstrategie erfolgreich umzusetzen.
Dr. Michael Endres, Vorsitzender des Aufsichtsrats betonte, Gordon Riske habe Deutz in den vergangenen Jahren profitabel gemacht und mit der inneren Ertüchtigung des Unternehmens ein gutes Fundament für die Zukunft gelegt. Nun gelte es, den Wachstumspfad erfolgreich fortzusetzen.
Riske hatte sein Amt bei Deutz im Februar 2000 angetreten und den Kölner Motorenhersteller mit dem Deutz-Re-Launch/5-Punkte-Programm neu ausgerichtet.
Info: www.deutz.de

Geschäftsführerwechsel

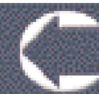
Rob Swinnen, Metso Minerals (Belux) S.A., wurde zum Geschäftsführer der Metso Minerals (Deutschland) GmbH bestellt. Swinnen bringt für seine Aufgabe intensive Erfahrungen in der Zusammenführung von Firmen und dem Aufbau von Service- und After-Market-Strukturen mit, zumal er für Belgien und Luxemburg bereits seit 1997 als Country Manager tätig ist. In der zusätzlichen Aufgabe, die er für eine Übergangszeit wahrnimmt, löst Swinnen jetzt Manfred Neumann als Geschäftsführer ab, der auf eigenen Wunsch das Unternehmen verlassen wird, nachdem er seinem Nachfolger noch für eine moderate Übergangszeit zur Seite steht.
Info: www.metsominerals.de

Neuer Geschäftsführer

In den vergangenen Jahren hat sich Könicke Baumaschinen ständig den Marktgegebenheiten angepasst und neu ausgerichtet. Durch alle weiteren Veränderungen wird das Unternehmen nun von Marcell Ollesch geführt, mit dem Ziel, das namhafte Handelshaus noch intensiver auf die Anforderungen der Kunden zu orientieren. Branchenkenner Ollesch bringt Volvo Construction Equipment-Erfahrungen mit und folgt der Vision, gemeinsam mit den 250 Mitarbeitern die Könicke-Position mit ▶



Einsteiger – Aufsteiger – Umsteiger





Marcell Ollesch (Foto: Könicke)

insgesamt zehn Niederlassungen in Norddeutschland zu festigen und auszubauen. Ollesch fasst die Neuausrichtung so zusammen: „Wir behalten unsere Kernkompetenzen und werden gleichzeitig verkaufsstärker agieren. Zudem erhalten wir mit dieser Strategie langfristig hochqualifizierte Arbeits- und Ausbildungsplätze in Norddeutschland."
Info: www.koenicke.de

Umzug



Jörg Saake (1. v.l.), Geschäftsführer von Wirtgen Hamburg, ist im Mai 2004 mit seinem Team von Ahrensburg in die neuen Geschäfts- und Servicegebäude in Fallingbostel umgezogen. Die Mannschaft ist für Kunden in Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern zuständig.
(Foto: Wirtgen)

Info: www.wirtgen-group.com

· · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps

Betontechnische Daten



Die Broschüre im handlichen Pocketformat enthält die Regelungen der neuen Normengeneration im Betonbau.
Die Informationen sind lediglich zum persönlichen Gebrauch bestimmt. Zitate aus Normen und anderen Veröffentlichungen wurden zur besseren Verständlichkeit und aus Platzgründen teilweise in verkürzter und vereinfachter Form wiedergegeben. Eine gewerbliche Nutzung ist deshalb insbesondere für Ausschreibungen, Leistungsverzeichnisse und Gutachten ausgeschlossen. Im Zweifelsfall gilt ausschließlich der Originaltext der Norm beziehungsweise der zitierten Veröffentlichung.
Hrsg.: Sika-Addiment
Info: www.sika-addiment.de

Handbuch des Tunnel- und Stollenbaus

Band I: Konstruktionen und Verfahren
Fast 20 Jahre nach dem Erscheinen des Handbuchs für den Tunnel- und Stollenbau und rund zehn Jahre nach der zweiten Auflage war für die dritte Auflage eine komplette Neubearbeitung erforderlich. Dabei wurde im Detail ersichtlich, welche enormen Entwicklungen im Tunnelbau stattgefunden haben.
Der Inhalt umfasst:

- Die Sicherungen
- Die klassischen Bauweisen und ihre Weiterentwicklungen
- Die Spritzbetonverfahren
- Sprengvortrieb
- Der maschinelle Tunnelvortrieb
- Der Vortrieb kleiner Querschnitte
- Belüftung während der Bauzeit

Bernhard Maidl, Verlag Glückauf GmbH, Essen, 3., vollständig überarbeitete und ergänzte Auflage 2004, 79,00 €
Info: www.vge.de

· · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps

Handbuch des Tunnel- und Stollenbaus

Band II: Grundlagen und Zusatzleistungen für Planung und Ausführung
Die dritte Auflage war notwendig geworden, weil sich nicht nur die Tunneltechnologie des ersten Bands enorm weiterentwickelt hat, auch die Normen und Vorschriften haben sich geändert oder wurden von der Europäischen Union harmonisiert. Unter diesen Prämissen wurden alle Kapitel überarbeitet und erweitert.



Der Inhalt umfasst:
- Allgemeine Planungsgrundsätze für die Querschnittsgestaltung
- Ingenieurgeologische Aspekte für Projektierung und Klassifizierung
- Standsicherheitsnachweise, Tunnelstatik
- Messtechnische Überwachung, Vorauserkundung und Beweissicherung
- Wasserhaltung, Abdichtung und Entwässerung
- Neue Mess- und Steuertechniken im Tunnelbau
- Besonderheiten der Terminplanung im Tunnelbau
- Sicherheit und Sicherheitsplanung
- Besonderheiten bei Ausschreibung, Vergabe und Vertrag

Bernhard Maidl, Verlag Glückauf GmbH, Essen, 3., vollständig überarbeitete und ergänzte Auflage 2004, 79,00 €
Info: www.vge.de

Die EU-Osterweiterung – Was ändert sich für den deutschen Mittelstand?



Neue gemeinsame Studie von BMWA, DIHK und bfai
Die Europäische Union ist größer geworden, aber viele Mittelständler sind unsicher, was sich konkret seit dem 1. Mai 2004 geändert hat. Können deutsche Unternehmen ihre Dienstleistungen in den neuen Mitgliedstaaten uneingeschränkt anbieten? Wie steht es in umgekehrter Richtung mit der polnischen oder tschechischen Firma, die Bauleistungen bei uns erbringen will? Wie ändern sich durch den EU-Beitritt die Rahmenbedingungen für Investitionen?
Die neue, gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, dem DIHK und der bfai erarbeitete Studie „Die EU-Osterweiterung – Was ändert sich für den deutschen Mittelstand?" gibt Antworten auf diese Fragen. In ihr werden systematisch für die Länder Polen, Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei, Litauen, Lettland, Estland, Slowenien und Malta sowie in einer Kurzübersicht zu Zypern die seit Mai geltenden Bestimmungen im Kapital-, Waren- und Dienstleistungsverkehr (einschließlich Normen, Standards, Zertifizierung und Ausschreibungen) erörtert. Außerdem werden die Arbeitnehmerfreizügigkeit und der Zugang zu freien Berufen analysiert. Vergleichstabellen und eine Aufstellung der in den Beitrittsverträgen eingeräumten Übergangsfristen bei der Anpassung an den gemeinschaftlichen Besitzstand ergänzen die Länderbeiträge. Weiterhin enthält die Studie eine Übersicht über die geltenden Regelungen bei der Beschäftigung von Staatsangehörigen aus den Beitrittsländern in Deutschland.
Die Publikation ist zum Preis von 19,80 € (zzgl. Porto und Versandkosten) unter der Bestellnummer 10204 über das Kundencenter der Bundesagentur für Außenwirtschaft zu beziehen.
Info: www.bfai.de ▶






· · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps · · · VDBUM-Buchtipps

Standort-Atlanten „Asphalt“

mit neuer Kreis-Zuordnung und Gestaltung

Nach annähernd drei Jahren gibt die Stein-Verlag Baden-Baden GmbH ihre Standort-Atlanten „Asphalt“ völlig neu gestaltet und aktualisiert heraus. Eine wesentliche Weiterentwicklung dabei ist, dass die deutschen Mischwerke auf neuem Kartenmaterial – nach Land- und Stadtkreisen differenziert – aufgeführt werden. Die Darstellung ist deutlich übersichtlicher, da Karten und Adressen meist auf einer Seite stehen.

Der Adressteil wurde weiter qualifiziert, indem neben den reinen Adressdaten auch Angaben zu den eingesetzten Anlagen, zur Leistung der Anlagen, Anzahl der Mitarbeiter und Güteüberwachung der Asphalt-Mischwerke aufgenommen wurden. Übersichtliche Register runden die Atlanten ab.

Zusätzlich sind Angaben zum baugewerblichen Umsatz, der Fläche und Einwohnerzahl der einzelnen Kreise enthalten. Damit wird der Gebrauchswert erheblich gesteigert.

Die für jedes Bundesland erschienenen handlichen DIN A 4-Hefte sind zum Preis von 30,00 €/Atlas (zzgl. MwSt. und Versand) erhältlich bei Stein-Verlag Baden-Baden GmbH, Iffezheim.

Info: www.stein-verlagGmbH.de

RSA-Handbuch

Band 1: Kommentar zu den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95)

Das RSA-Handbuch, Band 1, liegt jetzt in der 3. Auflage vor. Es enthält nicht nur die amtlichen Texte, sondern zeigt anhand von positiven und auch negativen Beispielen, wie man Arbeitsstellen an Straßen richtig absichert. Alle wichtigen Regelwerke des Bundes und der FGSV sind in das Handbuch aufgenommen worden, dazu die zahlreichen einschlägigen Erlasse der Bundesländer. Insbesondere die vom BMVBW veröffentlichten ergänzenden Regelungen sind in der 3. Auflage bereits berücksichtig. Besondere Einflüsse sind aus den Änderungen der StVO und der VwV-StVO zu erwarten, die im Jahr 2005 vorgenommen werden sollen. Im Handbuch sind diese Änderungen bereits eingearbeitet, so dass die Bezüge zwischen StVO/VwV-StVO und RSA 95 bis zum Erscheinen der überarbeiteten RSA weiterhin hergestellt werden können. Zudem sind alle erforderlichen Bezüge im vollen Wortlaut zu finden. Seine hohe Aktualität und die ausführliche Darstellung machen diesen Kommentar zu einem unentbehrlichen Helfer für den Praktiker.

Hrsg.: Hans Dieter Schönborn und Dr. Wolfgang Schulte, Kirschbaum Verlag, Bonn, 3. Auflage 2004, enthält sämtliche amtlichen Regelpläne, 54,00 €

Info: www.kirschbaum.de

Fahrer-Jahrbuch

Wissenswertes für Fahrer bietet das von den Autoren Jan A. Kaulfuhs, Marcus Walter, Thomas Pietsch und Karin Walter verfasste Fahrer-Jahrbuch 2004 zum günstigen Preis von 8,45 €. Zwar ist vom laufenden Jahr nicht mehr viel übrig, doch neben den aktuellen Jahresinformationen, enthält das Buch immer auch ein ganzes Paket verschleißresistenter Informationen. Außerdem kann der hinweis auf dieses Jahrbuch bereits als Gedankenstütze für die Berücksichtigung der bald zu erwartenden Neuauflage für das kommende Jahr gewertet werden. Schließlich erfüllen Unternehmer mit der Aushändigung des seit über 25 Jahren bewährten Fahrer-Jahrbuches ihre gesetzliche Verpflichtung, das Fahrpersonal über alle neuen Gesetzesbestimmungen zu informieren.

Das Standardwerk der Transportbranche enthält ein Kalendarium mit europäischen Fahrverboten, wichtige Informationen zur Ladungssicherung und hilft mit Angaben zur Einhaltung des richtigen optimalen Reifendrucks Kosten zu sparen.

Außerdem gibt es Aktuelles rund um die Maut. Immer wichtig sind Hinweise zum richtigen Handeln bei Unfällen.

Weitere Kapitel beschäftigen sich mit den Themen: Schnell aus dem Stau, Verkehrssünden und Bußgeldkatalog, Angenehmes Fahren und mit Tipps zum Spritsparen.

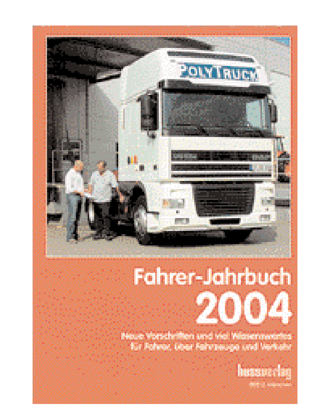
Wichtige Serviceinformationen wie Pannendienst- und Notrufnummern, Lenk- und Ruhezeiten sowie Angaben zu alten und neuen Vorschriften in Sachen Gefahrgut runden das inhaltliche Profil ab.

Außerdem liegt jedem Fahrer-Jahrbuch eine Karte zur Überprüfung der Fahrerlaubnis bei. Sie dient der Absicherung des Unternehmers, denn der Fahrer bestätigt damit gleichzeitig den Empfang des Buches.

Info: www.hussverlag.de







Lösungen für die Baugeräteauswahl und die Baulogistik

Erfolgreiche Partnerschaft für effiziente Weiterbildung

Den vor ca. zwei Jahren eingeschlagenen Weg, mit anderen Verbänden, Hochschulen und Ausbildungseinrichtungen der Baubranche zusammen zu arbeiten, setzt der Vorstand des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. (VDBUM) konsequent fort, da er sich in der Praxis als sehr erfolgreich erwiesen hat.

Als ein wichtiger Partner im Bereich der Fort- und Weiterbildung von Unternehmern und Bauingenieuren gilt das KompetenzZentrum Bau Neumarkt GmbH. Über dessen partnerschaftliche Verknüpfung mit dem VDBUM, werden – wie in der Verbandsagenda als Ziel formuliert – Bauingenieure als Interessenten und potenzielle Mitglieder gezielt angesprochen und für die Arbeit des Verbandes sensibilisiert.

Das KompetenzZentrum Bau in Neumarkt wurde im Juli 2000 gegründet und versteht sich als Netzwerkorganisation, Leitbildentwickler und Denkfabrik. Wesentliche Aufgabenfelder sind die Entwicklung und Betreuung von Pilotprojekten und die Weiterentwicklung des gesamten Führungspersonals der Baubranche.

In enger Zusammenarbeit mit Fachleuten aller Unternehmensbereiche der Bauwirtschaft leistet die Einrichtung eine erfolgreiche Weiterbildungsarbeit in den Themenbereichen Projektmanagement, Qualität, Fertigteilbau, Telematic und Baumarketing.

In relativ kurzer Zeit hat sich das KompetenzZentrum so zu einer festen Einrichtung in der bayerischen Region entwickelt und konnte bereits ca. 3.000 Teilnehmer zu den unterschiedlichsten Veranstaltungen begrüßen. Entsprechend liegt es nahe, dass der VDBUM, als bundesweit agierende Schulungs- und Weiterbildungseinrichtung, die Zusammenarbeit mit diesem effizienten Partner weiter intensiviert.

Als Tagesveranstaltung wird das auf dieser und der folgenden Seite angebotene Seminar mit dem Thema „Lösung für die Baugeräteauswahl und die Baulogistik – Wege zur optimalen Baustellenversorgung“ gemeinsam am 05. Oktober 2004 in München durchgeführt.

Da es in der Baubranche massive Defizite in der Organisation und Logistik bei der Durchführung von Projekten gibt, stellt sich für alle relevanten Führungskräfte der Besuch dieser Veranstaltung als absolutes Muss dar. Der VDBUM hält es für erforderlich, dass auch Fachleute, die nicht direkt mit dem Baustellenalltag konfrontiert sind, auf Veranstaltungen dieser Art zu Wort kommen. Denn weitgehend neutrale Referenten von Hochschulen öffnen den Blick für eine neue Perspektive auf die Erfordernisse der Branche und geben wichtige Denkanstöße. Schon mehrfach konnte der VDBUM für seine Seminare Fachleute der TU München als Referenten gewinnen. Auch auf der jetzt geplanten Veranstaltung, die in der TU München abgehalten wird, werden selbstverständlich Wissenschaftler aus dem Hause referieren.

Info: www.vdbum.de
www.kompetenz-bau.de
www.tu-muenchen.de

Seminarinhalte

Thema: Lösungen für die Baugeräteauswahl und die Baulogistik
– Wege zur optimalen Baustellenversorgung –

Begrüßung und Vorstellung (Beginn 10.00 Uhr)
– Forschungsgelände
– Fakultät Maschinenwesen
– Lehrstuhl fml
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Willibald A. Günthner, Ordinarius Lehrstuhl fml, TU München

Begrüßung durch den VDBUM
Dipl.-Ing. Peter Guttenberger, 2. Vorsitzender des VDBUM

Begrüßung durch KompetenzZentrum Bau Neumarkt GmbH
Dipl.-Ing. (FH) Jürgen Reinhardt, Geschäftsführer KompetenzZentrum Bau Neumarkt GmbH

EIS - Equipment Information System - Benutzerorientierte Datenbank für die Baugeräteauswahl
Dipl.-Ing. Stefan Tölle, Lehrstuhl fml, TU München

Vernetzte Transportlogistik am Bau
Dipl.- Ing. Stefan Sanladerer, Lehrstuhl fml, TU München

(Mittagspause)

Verkehrsplanung – Baustellenzulieferverkehr am Beispiel der Baustelle Münster-Arkaden
Hans Tamaschke, Mitglied der Geschäftsleitung, Rhenus Logistics

Gerätevorhaltung auf Baustellen – Herausforderung für die Gerätedisposition
Dipl.-Betriebswirt Carsten Leuters, Coordinator Global Transport, Konzernlogistik Hilti AG

Diskussion und Erfahrungsaustausch

Rahmenprogramm
ab 14.30 Baustellenexkursion

Im Herzen von München wird ein Tunnelprojekt mit einer speziellen Vereisungstechnik realisiert, welches unter fachkundiger Führung vorgestellt wird.

(Die Teilnehmerzahl für die Exkursion ist auf 30 Personen begrenzt.)





Anmeldung zum Seminar

Lösungen für die Baugeräteauswahl und die Baulogistik

– Wege zur optimalen Baustellenversorgung –



Ort: TU München, Fakultät Maschinenwesen,
Lehrstuhl für Fördertechnik Materialfluss Logistik (fml),
Boltzmannstraße 15,
85748 Garching



Lehrstuhl für Fördertechnik
Materialfluss Logistik
Technische Universität München

Termin: 5. Oktober 2004
Seminar: 10.00 - 14.30 Uhr
Baustellenexkursion: ab 14.30 Uhr



Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.

Teilnahmegebühr: 115,- € inkl. MwSt. pro Teilnehmer



KompetenzZentrum Bau
Neumarkt GmbH

Ich/wir nehme(n) teil:
❑ am Seminar in der TU
❑ an der Baustellenexkursion

____
Name, Vorname

____
Name, Vorname

____
Name, Vorname

____
Firma

____
Straße / Hausnummer

____
PLZ / Ort

____
Tel. gesch.

____
Fax gesch.

____
E-Mail

❑ Rechnung an Privatanschrift senden
❑ Rechnung an Firmenanschrift senden

Den Kostenanteil von 115,- € pro Person überweisen Sie bitte nach Rechnungserhalt auf das Konto der Kreissparkasse Syke, Kto.-Nr. 1190072387, BLZ 291 517 00.

❑ Betrag vom Privatkonto abbuchen
❑ Betrag vom Firmenkonto abbuchen

____
Konto-Nr. BLZ

____
Kreditinstitut

____
Datum/Unterschrift

Bitte melden Sie sich rechtzeitig an, da die Teilnehmerzahl begrenzt ist! Bei Rücktritt 14 Tage oder weniger vor der Veranstaltung wird der komplette Kostenbeitrag fällig. Die Entsendung von Ersatzteilnehmern ist selbstverständlich zugelassen!

Sollten Sie für die Buchung eines Hotelzimmers Unterstützung benötigen, setzen Sie sich mit dem VDBUM telefonisch unter 0421-87 16 80 in Verbindung.

Diese Seite bitte als Anmelde - FAX
bis zum **17. September 2004** zurücksenden
an den VDBUM: 0421 / 87 16 888.



· · · Veranstaltungen · · · Veranstaltungen · · · Veranstaltungen



Die zahlreichen Sonderschauen auf der 49. NordBau vom 23. bis 28. September 2004 auf dem Messegelände Holstenhallen in Neumünster sind wieder Treffpunkt für Handwerker, Industrie, Behörden und Fachbesucher sowie Bauherren. Unabhängige Beratung und viele Informationen von Kammern und Verbänden gibt es zu Themen wie Umbau-Neubau-Ausbau, Computer am Bau, Bauen im Bestand, moderne Elektrotechnik fürs Haus. Erstmalig wird auch auf einem Informationsstand Brandschutz durch das Innenministerium über vorbeugenden baulichen Brandschutz informiert.
Mit der Sonderschau Innenhof-Gestaltung werden insbesondere Immobilienbesitzer angesprochen, die den Wert ihrer Immobilie durch die attraktive Gestaltung eines vorhandenen Innenhofes steigern möchten. In Zusammenarbeit der Fachverbände Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau, dem Bund deutscher Landschaftsarchitekten BDLA sowie Haus und Grund Schleswig-Holstein werden Möglichkeiten gezeigt, aus bisher tristen Innenhöfen Lebensräume von hoher Qualität zu schaffen.
„Dänisch Bauen – Dänisch Wohnen“ lautet die Devise der umfassenden und bei Besuchern beliebten Gemeinschaftsschau dänischer Aussteller. Gezeigt werden Bauelemente und Dienstleistungen unter der Koordination des Dänischen Generalkonsulats, Hamburg, und des Dänischen Baugewerbe- und -industrieverbandes dansk byggeri, Kopenhagen.
Das Kongressprogramm bietet an allen Messetagen hochkarätige Vorträge. Im Jahr der Technik präsentiert der Zentralverband der Ingenieurvereine, Landesverband Schleswig-Holstein, ein umfangreiches Informationsprogramm zur Nachwuchsgewinnung für verschiedene Ingenieurberufe. „Ingenieur – Berufsbild und Ausbildung“ lautet das Motto. Das Praxisforum Kommunal- und Umwelttechnik der Ausstellergemeinschaft bietet aktuelle Informationen unter der Schirmherrschaft des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages. Brückenbau lautet das Vortragsthema bei den Baumeistern des BDB und ein volles Haus wird wieder am Tag der Straßenbau- und Verkehrsingenieure VSVI erwartet. Die Vorträge „Sicherheit mit Glas“, „Arbeitsschutz im Wandel“ und der Brandschutztag sowie ein Architektenseminar Wohnungsbau runden das 20 Tagungen umfassende Kongressprogramm der 49. NordBau ab.
Info: www.nordbau.de



GaLaBau2004

Mit über 800 erwarteten Ausstellern ist die GaLaBau 2004 der internationale Treffpunkt der Grünbau-Branche. Die Fachmesse findet vom 15. bis 18. September im Messezentrum Nürnberg statt. Neben dem Messeteil können sich die Besucher in fünf Fachtagungen über aktuell wichtige Themen wie Hochwassermanagement, Betriebsnachfolge, Kapitalbeschaffung, Schwimmteiche oder Nachtragsmanagement informieren. Die Tagungen werden vom ideellen Träger der GaLaBau, dem Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e. V. (BGL), Bad Honnef, organisiert.
Damit die Messebesucher mehr Zeit auf der Messe und weniger Zeit auf dem Weg dorthin verbringen, hat sich die NürnbergMesse an der Entwicklung eines neuen Verkehrsleitsystems in Nürnberg beteiligt. Es wurde im März 2004 offiziell in Betrieb genommen und wird auch zur GaLaBau 2004 zur Verfügung stehen. Besucher und Aussteller werden von dem „schlauen Leitsystem“ profitieren – keine Staus, keine Wartezeiten bei An- und Abfahrt zum Messegelände.
Die grüne Stadt – der Name ist gleichzeitig Programm auf dem Symposium, das am 16. September zum ersten Mal während der GaLaBau stattfindet. Experten diskutieren dort mit Städteplanern und GaLaBau-Betrieben darüber, wie mehr Grün in die Städte kommt.
Info: www.galabau.de
www.nuernbergmesse.de
www.die-gruene-stadt.de



60. IAA Nutzfahrzeuge

Die IAA ist die weltweit umfassendste Leistungsschau der gesamten Branche und damit die internationale Plattform für alle, die Nutzfahrzeuge entwickeln, herstellen oder nutzen. Die Ausstellung präsentiert leichte und schwere Lkw, Transporter und Busse, Anhänger und Aufbauten für die verschiedensten Transportzwecke, Werkstatt- und Garagenausrüster, Teile und Zubehör. Ein besonderes Spezifikum ist die große Präsenz der Teile- und Zubehörhersteller. 700 Aussteller aus der Zulieferindustrie präsentieren ihre Produkte. Dazu kommen Logistikanbieter, Behörden und Verbände, Verlage und Dienstleister.
Die IAA Nutzfahrzeuge kann auf ansteigende Besucherzahlen verweisen, im Jahr 2002 236.800 Besucher. Der Fachbesucheranteil wurde noch erhöht auf 90 %. Dabei ist vor allem der Anteil der ausländischen Fachbesucher nochmals beträchtlich angestiegen. Jeder vierte Fachbesucher zählt jetzt dazu. Besonders positiv ist zu werten, dass gut zwei Drittel der Fachbesucher in ihrem jeweiligen Unternehmen über Entscheidungskompetenz verfügen.
Die 60. IAA Nutzfahrzeuge 2004 findet vom 23. bis 30. September auf dem Messegelände der Deutschen Messe AG in Hannover statt und wird von einem attraktiven Rahmenprogramm begleitet (siehe auch Kasten).
So stellen auf einer Gemeinschafts- ▶

· · · Veranstaltungen · · · Veranstaltungen · · · Veranstaltungen



Tag der Bauwirtschaft

Im Rahmen der 60. IAA Nutzfahrzeuge laden der Verband der Automobilindustrie und der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie zum „Tag der Bauwirtschaft" ein. Das kostenlose Symposium findet am 27. September im Convention Center, Saal 3B, statt.
Programmablauf:

10.30 Uhr: Begrüßung
Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA); Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff, Mitglied des Präsidiums des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie

10.50 Uhr: Die Baupolitik der Bundesregierung vor demHintergrund der EU-Erweiterung und der angespannten Finanzlage
Achim Großmann, Palamentarischer Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

11.10 Uhr: Wirtschaftliche und technische Zukunftsperspektiven in der Bauwirtschaft
Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff

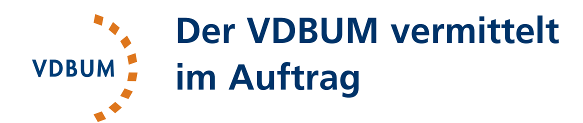
11.30 Uhr : Anforderungen an die Nutzfahrzeugindustrie bei Lkw, Aufbauten und Anhängern aus Sicht der Baulogistik
Peter Guttenberger, Gesamtleiter Max Bögl Transport und Geräte GmbH & Co., 2. Vorsitzender des VDBUM

11.50 Uhr: Podiumsdiskussion: Wohin geht die Bauwirtschaft?
Dr. Günther Wagner, Geschäftsführer, F.X. Meiller Fahrzeug- und Maschinenfabrik GmbH & Co. KG; Dipl.-Ing. Helmut Echterhoff, Mitglied des Präsidiums des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie; Dipl.-Ing. Arndt Frauenrath, Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes (ZDB); Parl. Staatssekretär Achim Großmann, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Dr. Klaus v. Dohnanyi, Berater der Bundesregierung für den Aufbau Ost;

13.00 Uhr: Ende der Veranstaltung
Moderation: Kerstin Schwenn, FAZ
Info: www.iaa.de ■

veranstaltung des ETM-Verlages und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), dem hochkarätig besetzten IAA-Symposium „Technische Voraussetzungen für die zukünftige Verkehrsbewältigung" am 27. September, Experten aus Wissenschaft und Automobilforschung die neuesten Innovationen vor und gebeneinen Ausblick auf die weitere Entwicklung.
Wie der Transport von Gütern noch sicherer wird, ist das Thema des Symposiums „Aktuelle Entwicklungen im Gefahrgutrecht und der Fahrzeugkonstruktion", das das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und der Verband der Automobilindustrie (VDA) am 30. September 2004 veranstalten wird.
Neben Vorträgen zum aktuellen Gefahrgutrecht und dessen künftiger Entwicklung soll der Stand der Diskussion über die Anforderungen an Risikoanalysen sowie an Sicherungsmaßnahmen bei der Gefahrgutbeförderung im Vordergrund stehen. Ein Blick auf die Fahrzeugkontrollen auf den Straßen sowie auf die einheitlichen EU-Regelungen zur Ladungssicherung soll einen aktuellen Eindruck aus der Praxis vermitteln. Außerdem wird der Fokus auf fahrzeugtechnische Aspekte des Gefahrguttransports gerichtet. Innovationen wie elektronischen Fahrstabilitätsregelungen soll dabei besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Und schließlich wollen die Teilnehmer über künftige Sicherungsmaßnahmen in der Gefahrgutbeförderung diskutieren.
Info: www.iaa.de ■





MTA-Leiter/Werkstattleiter

42 Jahre, verheiratet, mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen MTA- und Werkstattleitung, Neu- und Weiterentwicklung von Baumaschinen und Spezialgeräten, Einkauf und Verkauf von Maschinen, Geräten und Nutzfahrzeugen, Investitionsplanung, Gerätedisposition und -verwaltung, UVV-Abnahmen, Baustellenbetreuung, Mitarbeiterführung und Aus- und Weiterbildung. Führerscheine 1, 2 und 3 sowie kontinuierliche Weiterbildung durch Seminare und gute EDV-Kenntnisse vorhanden. Außerdem 3 Meisterbriefe (Kfz.-Elektrik, Kfz.-Mechanik und Baumaschinenmeister).
Eigenständig, verantwortlich und kostenbewusst handelnd, teamorientiert, flexibel und belastbar, sucht neue Herausforderung.

Chiffre 164/04
VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr



MTA-Leiter/Werkstattleiter

31 Jahre, ledig, mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen MTA- und Werkstattleitung, QM-Beauftragter, Wartung und Reparatur von Maschinen und Fahrzeugen, Geräte- und Fuhrparkdisposition und -verwaltung, Planung und Ausführung von Baustelleneinrichtungen, UVV-Abnahmen, technische Betreuung von Immobilien und Mitarbeiterführung.
Führerscheine 1, 2 und 3, EDV-Kenntnisse vorhanden, eigenständig und verantwortlich handelnd, flexibel und belastbar, sucht neue Herausforderung.

Chiffre 165/04
VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr



MTA-Leiter/Werkstattleiter

31 Jahre, ledig, mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen MTA- und Werkstattleitung, QM-Beauftragter, Wartung und Reparatur von Maschinen und Fahrzeugen, Geräte- und Fuhrparkdisposition und -verwaltung, Planung und Ausführung von Baustelleneinrichtungen, UVV-Abnahmen, technische Betreuung von Immobilien und Mitarbeiterführung.
Führerscheine 1, 2 und 3, EDV-Kenntnisse vorhanden, eigenständig und verantwortlich handelnd, flexibel und belastbar, sucht neue Herausforderung.

Chiffre 162/04
VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr



Baumaschinenmeister

41 Jahre, mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen Ein- und Verkauf von Ersatzteilen und Komponenten, Instandsetzung und Disposition von Mietgeräten, Führerscheinklassen 1/2/3 und Staplerschein vorhanden.
Flexibel einsetzbar, selbstständig und verantwortlich handelnd, kostenbewusst, belastbar und teamorientiert, sucht neue Aufgabe im Kundendienst, Ersatzteilverkauf oder Mietpark im Großraum Köln/Bonn.

Chiffre 163/04
VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr



Leiter MTA

55 Jahre, langjährige Erfahrung im Bereich MTA, Werkstatt, Gerätedisposition sowie Einkauf und Anmietung von Baumaschinen und Betriebsstoffen, ehrgeizig und flexibel, sucht neue Herausforderung im norddeutschen Raum.

Chiffre 166/04

VDBUM, Henleinstr. 8a, 28816 Stuhr

Emunds+Staudinger GmbH
41836 Hückelhoven
Grabenverbausysteme aus Stahl,
die neue „Baustraße“,
Bohrpresstechnik



Inhalte:
1. Kurzportrait zur Firmengeschichte
2. E+S Verbausysteme:
   Kompaktverbau
   Gleitschienenverbau
   Sonderverbau
   Lösungsansätze für den täglichen Bedarf
3. Die neue E+S „Baustraße“:
   Anwendungsbeispiele
   Kosten und Nutzen im Vergleich zur Schotterstraße
   Chancen und Risiken im Einsatz
4. E+S Bohrpresstechnik:
   Gerätetechnik
   Einsatzbeispiele

Tracto-Technik GmbH
57368 Lennestadt
Grabenlose Rohrverlegung



Inhalte:
1. Ungesteuerte und gesteuerte Bohrverfahren
   1.1 Verfahrens- und Maschinentechnik für Hausanschlüsse
   1.2 Horizontales Spülbohrverfahren (HDD-Verfahren)
      Maschinentechnik, Bohrspülung, Bohrwerkzeuge
      Zugkraftmessung am Rohr, Hilfestellung
2. Rohrerneuerung
   2.1 Verfahrenstechnik Berstlining
      Dynamisch, Statisch
   2.2 Rohr in Rohr (Tight in Pipe) (Kaliberberstlining)
3. Allgemeines
   3.1 Regelwerke, Zertifizierung, Ausbildung

IR-ABG
31785 Hameln
ABG – Mit wegweisenden Lösungen
schneller zum Einbauziel gelangen



Inhalte:
1. Das Unternehmen Ingersoll-Rand / ABG
2. Überblick über das Erdbauwalzenprogramm
3. Kettenfertiger Titan 8820, 326, 226
   - Neuheiten bei Kettenfertigern
4. Radfertiger
   - Titan 3870, die 2m-Maschine
   - Teilnahme am Straßenverkehr ohne Probleme?
5. Variobohlenprogramm
6. Neuheiten bei starren Bohlen
7. Asphaltwalze Alexander DD 85/95
8. Nivellierung
   - Referenzlose Systeme

Tsurumi Pumpen
40472 Düsseldorf
Innovative Pumpentechnik
auf der Baustelle



Inhalte:
1. Kurzportrait des Unternehmens Tsurumi mit Vorstellung des Fertigungsstandortes
2. Präsentation der einzelnen Pumpentypen mit Anwendungsbeispielen
3. Vorteile der Tsurumi-Pumpe
   –Technik
   –Einfacher Aufbau / Einfache Wartung
   –Wirtschaftlichkeit
4. Diskussion

VDBUM-Vortragsreihen Sept. - Dezember 2004

VDBUM Region Nord

			September 2004	Oktober 2004	November 2004	Dezember 2004
		Referent:	**TRACTO-TECHNIK GmbH, 57368 Lennestadt**	**IR-ABG Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft, 31785 Hameln**	**TSURUMI (Europe) GmbH, 40472 Düsseldorf**	**Eigenveranstaltungen der VDBUM-Stützpunkte**
		Vortragsthema:	Grabenlose Rohrverlegung	Mit wegweisenden Lösungen schneller zum Einbauziel gelangen	Innovative Pumpentechnik auf der Baustelle	Nähere Informationen unter www.vdbum.de im Bereich „Aktuelles“
		Veranstaltungsort				
Bremen	19.00	VDBUM-Zentrale, Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr/Brinkum-Nord	Montag 6. September	Montag 4. Oktober	Montag 1. November	
Hamburg	19.00	Gesellschaft zur Förderung der Gehörlosen in Groß-Hamburg e.V., Bernadottestr. 126, 22605 Hamburg	Dienstag 7. September	Dienstag 5. Oktober	Dienstag 2. November	
Güstrow	18.00	Manfred Harms KG, Schulungszentrum, Gewerbestr. 8, 18299 Kritzkow	Mittwoch 8. September	Mittwoch 6. Oktober	Mittwoch 3. November	
Berlin	18.00	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Raum 1101, Württembergische Str. 6, 10707 Berlin	Donnerstag 9. September	Donnerstag 7. Oktober	Donnerstag 4. November	
Kassel	19.00	Hotel Stadthalle, Rotenburger Straße 10, 34212 Melsungen	Montag 13. September	Montag 11. Oktober	Montag 8. November	
Dresden	18.00	Hotel Restaurant Lindenhof, Podemusstraße 9, 01157 Dresden	Dienstag 14. September	Dienstag 12. Oktober	Dienstag 9. November	
Leipzig	18.30	Hotel 3 Linden, Kastanienweg 11, 04178 Leipzig-Rückmarsdorf	Mittwoch 15. September	Mittwoch 13. Oktober	Mittwoch 10. November	
Magdeburg	18.00	BKS Business Kultur & Service GmbH, Rogätzer Straße 8, 39106 Magdeburg	Montag 20. September	Montag 18. Oktober	Montag 15. November	
Hannover	18.30	Hotel Hennies, Hannoversche Straße 40, 30916 Isernhagen / OT Altwarmbüchen	Dienstag 21. September	Dienstag 19. Oktober	Dienstag 16. November	
Münster	19.00	Handwerkskammer Münster, Bildungszentrum, Echelmeyerstr. 1, 48163 Münster	Mittwoch 22. September	Mittwoch 20. Oktober	Mittwoch 17. November	
Köln	18.30	Dorfschänke Rösrath, Gebr. Eckert, Scharrenbroicher Str. 75, 51503 Rösrath	Donnerstag 23. September	Donnerstag 21. Oktober	Donnerstag 18. November	

VDBUM Region Süd

			September 2004	Oktober 2004	November 2004	Dezember 2004
		Referent:	**Emunds + Staudinger GmbH, 41836 Hückelhofen**	**TSURUMI (Europe) GmbH, 40472 Düsseldorf**	**IR-ABG Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft, 31785 Hameln**	**Eigenveranstaltungen der VDBUM-Stützpunkte**
		Vortragsthema:	Grabenverbausysteme, die neue „Baustraße“, Bohrpresstechnik	Innovative Pumpentechnik auf der Baustelle	Mit wegweisenden Lösungen schneller zum Einbauziel gelangen	Nähere Informationen unter www.vdbum.de im Bereich „Aktuelles“
		Veranstaltungsort				
Würzburg	19.00	Hotel Krone Post, Balthasar-Neumann-Str. 1-3, 97440 Werneck	Montag 13. September	Montag 11. Oktober	Montag 8. November	
Nürnberg	19.00	Hotel Wilder Mann, Hauptstr. 37, 90607 Rückersdorf	Dienstag 14. September	Dienstag 12. Oktober	Dienstag 9. November	
Regensburg	19.00	Hotel-Gasthof Götzfried, Wutzlhofen 1, 93057 Regensburg	Mittwoch 15. September	Mittwoch 13. Oktober	Mittwoch 10. November	
München	19.00	Wirtshaus Zum Kreuzhof, Kreuzstraße 1, 85764 Oberschleißheim	Donnerstag 16. September	Donnerstag 14. Oktober	Donnerstag 11. November	
Freiburg	19.30	Stadthotel Kolping, Karlstraße 7, 79104 Freiburg	Montag 20. September	Montag 18. Oktober	Montag 15. November	
Stuttgart	19.00	Hotel Hirsch, Hindenburgstr. 1, 71229 Leonberg	Dienstag 21. September	Dienstag 19. Oktober	Dienstag 16. November	
Frankfurt/M.	18.30	Gasthaus Zum Grünen Laub, Schaafgasse 2, 64347 Griesheim	Mittwoch 22. September	Mittwoch 20. Oktober	Mittwoch 17. November	

Änderungen des Veranstaltungskalenders behalten wir uns vor. Aktuelle Informationen unter www.vdbum.de

Impressum

Die VDBUM INFORMATION ist das offizielle Organ des Verbandes der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V.
32. Jahrgang / ISSN-Nr. 0940-3035

Herausgeber:
Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V., Henleinstraße 8a, 28816 Stuhr
Tel.: 0421-871680, Fax: 0421-8716888
www.vdbum.de, E-Mail: zentrale@vdbum.de

Geschäftsführung:
Udo Kiesewalter
Tel.: 0421-871680, Fax: 0421-8716888

Verlag und Druck:
Verlag Jens Engel KG,
Leester Straße 57, 28844 Weyhe
Tel.: 0421-895115-0, Fax: 0421-802122
E-Mail: verlag@vdbum.de

Geschäftsführung und Verlagsleitung:
Jens Engel, Tel.: 0421-895115-0
Fax: 0421-802122

Redaktion:
Presseausschuss des VDBUM, Tel.: 0421-871680
Fax: 0421-8716888

Anzeigen und Vertrieb:
Jens Engel, Tel.: 0421-895115-0
Fax: 0421-802122
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 vom 01.01.2004

Erscheinungstermine 2004:
6. Februar, 15. März (bauma), 15. Juni, 30. August, 15. Oktober, 15. Dezember
(Für den Fall höherer Gewalt besteht keinerlei Haftung.)

Auflage:
Die VDBUM INFORMATION erscheint jeweils in einer Auflage von 22.000 Exemplaren.

Abonnement:
Abonnements sind schriftlich beim Herausgeber zu bestellen. Die Kündigung kann nur zum Jahresende erfolgen. Sie bedarf der Schriftform und muss dem Herausgeber bis spätestens zwei Monate vor Jahresende zugehen. Sonst verlängert sich das Abonnement automatisch um ein Jahr.

Hinweis:
Der Versand der VDBUM INFORMATION erfolgt über eine Adressenkartei, die mit einer automatisierten Datenverarbeitung geführt wird.

Messen + Veranstaltungen

Messe / Veranstaltung	Ort	Information unter	Termin
Naturstein-Forum	Ulm	www.bv-naturstein.org	07.09. – 09.09.2004
GalaBau	Nürnberg*	www.nuernbergmesse.de	15.09. – 18.09.2004
IAA Nutzfahrzeuge	Hannover	www.iaa.de	23.09. – 30.09.2004
NordBau	Neumünster*	www.nordbau.de	23.09. – 28.09.2004
2. Fachtagung Baumaschinentechnik	Magdeburg	www.uni-magdeburg.de/ifsl	27.10. – 28.10.2004
bauma China	Shanghai	www.bauma-china.de	16.11. – 19.11.2004
IMME	Kalkutta	www.imag.de	24.11. – 27.11.2004
Tradit. VDBUM-Kohlfahrt	Bremen	www.vdbum.de	15.01.2005
Ulmer Beton- und Fertigteiltage	Ulm	www.betonservice.de	15.02 – 17.02.2005
34. VDBUM Großseminar	Braunlage	www.vdbum.de	22.02. – 26.02.2005
Ligna	Hannover	www.ligna.de	02.05. – 06.05.2005
Demopark	Eisenach	www.demopark.de	12.06. – 14.06.2005
Steinexpo	Homberg	www.steinexpo.de	07.09. – 10.09.2005
BauFach	Leipzig	www.baufach.de	01.02. – 04.02.2006

*auf diesen Messen ist der VDBUM mit einem eigenen Informationsstand vertreten.



INFORMATION

Im nächsten Heft:

Ausgabe **5·04**

erscheint am 15. Okt. 2004

Teleskoplader

Logistik auf Baustellen

